

Universidade de Lisboa
Faculdade de Letras
Departamento de História



O litoral português na época contemporânea:
representações, práticas e consequências.

Os casos de Espinho e do Algarve
(c. 1851 a c. de 1990)

Joana Isabel Ricardo Gaspar de Freitas

Doutoramento em História
Especialidade de História Contemporânea

2010

Universidade de Lisboa
Faculdade de Letras
Departamento de História



O litoral português na época contemporânea:
representações, práticas e consequências.
Os casos de Espinho e do Algarve
(c. 1851 a c. de 1990)

Joana Isabel Ricardo Gaspar de Freitas

Dissertação orientada pelos

Professor Doutor Sérgio Campos Matos

(Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa) e

Professor Doutor João Alveirinho Dias

(Faculdade de Ciências do Mar e do Ambiente da Universidade do Algarve)

Doutoramento em História

Especialidade de História Contemporânea

2010

Agradecimentos

Nasceu este trabalho de uma paixão, do encantamento por um tema sobre o qual pouco sabia – do ponto de vista científico -, mas que me foi tomando o espírito durante o Projecto Datacoast (2002/04), manteve-se latente durante alguns anos, para regressar em força, logo que um novo desafio académico se me colocou. O objectivo esteve desde o início bem claro no meu pensamento – traçar uma perspectiva histórica do litoral português na época contemporânea. Quanto à dificuldade de trabalhar com conhecimentos de áreas tão distintas, como a Geografia, a Geologia, a Geomorfologia, a Climatologia e outras, confesso que preferi não pensar no assunto no momento em que me decidi a embarcar neste projecto. Considerei na altura, como considero ainda hoje, que me meti numa aventura arriscada, ao escolher um tema tão vasto e com tão forte componente interdisciplinar, facilmente passível de crítica por – como se diz em bom vernáculo – “meter a foice em seara alheia”. Mas se ousei trilhar este caminho, foi também porque seguia em boa companhia - a melhor - do ponto de vista científico e humano: aos meus Mestres, os Professores Sérgio Campos Matos e João Alveirinho Dias, os meus sinceros agradecimentos. Ao Professor Sérgio Campos Matos, por ter acreditado em mim e por ter aceitado guiar-me, com toda sua sabedoria e sensatez, em mais uma etapa da minha vida académica. O seu rigor, ponderação e elevadíssima qualidade como historiador são um exemplo para mim e um poderoso estímulo ao desenvolvimento das minhas capacidades. Ao Professor João Alveirinho Dias, por partilhar comigo a sua grande paixão pelo litoral português, por me ter considerado digna dos seus ensinamentos, revelando toda uma infinita paciência para diminuir a minha ignorância no que à orla costeira diz respeito. Trabalhar com ele tem sido um privilégio que eu espero ter sabido aproveitar. Aos dois, o meu profundo reconhecimento, pelos seus conselhos, críticas e sugestões, que me obrigaram a fazer e refazer trabalho, a superar limitações e a elevar o nível de exigência que me impus para não defraudar as elevadas expectativas que colocaram nesta dissertação.

Muitos outros ajudaram também na preparação deste trabalho, é tempo de lhes agradecer devidamente. À Professora Rosário Bastos, a minha mais sincera estima por tudo o que me ensinou sobre história do litoral nos tempos idos do Projecto Datacoast e pelo carinho e amizade com que acompanhou o meu percurso desde então. Ela é, juntamente com os meus orientadores, a grande impulsionadora da tese que agora apresento. Aos docentes de História Contemporânea da Faculdade de Letras de Lisboa –

os Professores, João Medina, António Ventura e Ernesto Castro Leal – a minha homenagem, pelas suas doudas lições, que me forneceram os instrumentos teóricos e metodológicos que tão úteis me têm sido a nível académico. À Professora Ana Ramos Pereira, o meu agradecimento por ter apoiado e incentivado este projecto, acompanhando-o sempre. Ao Professor João Pedro Ribeiro, a minha consideração pelo entusiasmo que mostrou pelo tema e perspectiva de trabalho que escolhi e pelos livros e artigos que me emprestou, reconhecendo que muito do que aprendi nas suas longínquas aulas de Pré-História só fazem sentido agora, depois de perceber como se formaram os terraços fluviais (!). Ao Professor Mário Neves, obrigada pelos seus ensinamentos na cadeira de Formas e Processos Litorais (2008): faziam-me falta conceitos básicos. Ao Professor Manuel das Neves Pereira, o meu reconhecimento por se ter prestado de forma tão solícita – mesmo sem me conhecer – a fazer uma leitura crítica do capítulo sobre o Domínio Público Marítimo, fornecendo-me preciosas indicações para melhorá-lo. Ao Professor Luís Cancela da Fonseca, a minha sincera amizade pelos passeios e conversas – com a Professora Ana Paula Guimarães à mistura - que me abriram horizontes e me fizeram experimentar a verdadeira interdisciplinaridade do conhecimento. Ao Engenheiro Mota Lopes, toda a minha gratidão pela sua preciosa ajuda na preparação dos conteúdos iconográficos desta tese, tendo-me fornecido não só uma boa parte das imagens – postais, mapas, cartas e fotografias aéreas – aqui reproduzidas, como também uma série de informações gráficas e geográficas do maior relevo. Ao Professor Óscar Ferreira, obrigada pelos artigos que me enviou, que tanta falta faziam, e aos quais não consegui ter acesso de outra forma. Ao Professor José Dias Alves, um grande abraço, pela sua inestimável companhia nos longos – e tantas vezes, desesperantes – dias (anos) que passei na Biblioteca Nacional a coligir informação.

Por fim, não posso deixar de referir os que me deram um outro tipo de apoio - imprescindível, absoluto, sem par – o dos afectos. Aos meus filhos – Manuel e Mariana – nados e criados durante este projecto, ao meu marido Sérgio, o meu amor incondicional. Aos meus pais, o meu profundo reconhecimento por serem um dos pilares da minha vida. À minha irmã Marta, a minha admiração, por ser como é: um exemplo de força da natureza (humana).

Resumo

Neste trabalho traçamos a evolução da ocupação humana do litoral português durante os séculos XIX e XX, mostrando como um território praticamente vazio e desprezado – habitado apenas por comunidades piscatórias – se transformou em local privilegiado de vilegiatura das elites e, algumas dezenas de anos depois, no principal destino de férias da população. Observámos como as imagens acerca do litoral mudaram consoante os usos que lhe foram dados e como a vivência daquele espaço impôs um conjunto de estruturas de carácter urbano que produziram alterações irreversíveis (e imprevisíveis) na dinâmica dos sistemas naturais costeiros. Procurámos ainda relacionar a configuração hodierna da paisagem litoral – profundamente antropizada – com as representações e práticas inerentes à presença humana na faixa marítima nos últimos dois séculos, mostrando o papel das acções antrópicas na intensificação dos riscos que hoje impendem sobre as populações instaladas junto ao mar. Esta tese é um contributo da História para a actual reflexão científica sobre as interacções homem/meio litoral.

Palavras-chave: História, Litoral, Interacções Homem/Meio, Riscos

Abstract

In this work we trace the evolution of human occupation of portuguese coast during the nineteenth and twentieth centuries, in order to understand how a territory nearly empty and neglected – inhabited only by fishermen - became a prime spot for the elite's vacation and, a few decades later, a major holiday destination for all people. We analysed how coastal representatins have changed regarding the uses it has been given and how the living experience of the space has imposed a set of urban structures that produced irreversible (and unpredictable) changes on natural coastal systems dynamics. We also attempt to relate the configuration of today's coastal landscape - deeply anthropized - with representations and practices associated to man's presence in seashore in the last two centuries. The purpose is to show the role of anthropogenic actions in the intensification of risks impending today upon populations located near the sea. This thesis is a History contribution for the current scientific debate about Man/Seashore interactions.

Key-words: History, Man, Man/Seashore interactions, Risks

Índice Geral

Agradecimentos, **4**

Resumo/Abstract, **6**

Índice Geral, **7**

Índice de Figuras, **14**

Lista de Abreviaturas, **18**

Introdução, **19**

1. O litoral, objecto da História, **19**

1.1. O problema, **19**

1.2. Estado da questão, **21**

1.2.1. Os trabalhos da comunidade científica internacional, **22**

1.2.2. O litoral no panorama científico português, **23**

2. Abordagem, definição de objectivos e metodologia de trabalho, **27**

2.1. O litoral na historiografia portuguesa, **27**

2.2. A escolha do tema, **32**

2.3. Delimitação espacial, **33**

2.4. Delimitação cronológica, **35**

2.5. Estrutura do trabalho, **37**

Parte I. Evolução da ocupação histórica do litoral português na época contemporânea: representações, práticas e consequências, **40**

A) História das representações do litoral, **41**

1. O medo do mar e o povoamento da orla costeira, **43**

1.1. Os perigos do litoral português, **44**

1.1.1. Um visão fantástica do oceano, **44**

- 1.1.2. Pirataria e corso, **45**
- 1.1.3. Naufrágios, tempestades e galgamentos oceânicos, **47**
- 1.1.4. Monstros e outros seres maravilhosos, **50**
- 1.1.5. Esterilidade e escassez de recursos, **52**
- 1.2. O povoamento da orla costeira, **53**
- 1.2.1. Ermamento da costa e medidas de povoamento, **53**
- 1.2.2. Evolução demográfica da população, **56**
- 1.2.3. Tipo de povoamento, **59**

2. A invenção social da praia, 61

- 2.1. A descoberta médico-terapêutica do litoral, **62**
- 2.1.1. Os benefícios dos banhos de mar, **62**
- 2.1.2. Terapêutica marítima: regras para a utilização da praia, **64**
- 2.2. Vivências, práticas e sociabilidades associadas ao usufruto do espaço marítimo, **67**
- 2.2.1. O despertar colectivo do desejo de praia, **67**
- 2.2.2. Os banhos de mar em Portugal: uma prática das elites, **68**
- 2.2.3. Visões críticas da praia, **71**
- 2.2.4. A democratização do uso do litoral, **74**

3. O Estado e o litoral, 80

- 3.1 A importância estratégica, política e económica da orla costeira, **82**
- 3.1.1. O litoral enquanto fronteira marítima, **82**
- 3.1.2. Pescas, navegação e comércio, **84**
- 3.1.2.1. As actividades piscatórias, **84**
- 3.1.2.2. Navegação e comércio marítimos, **87**
- 3.1.3. A questão portuária, **88**
- 3.1.4. Disparidades regionais: os contrastes litoral/interior e litorais abrigados/abertos, **90**
- 3.2. Conhecer para controlar: as representações científicas do litoral e a legislação de apropriação do espaço, **93**
- 3.2.1. O reconhecimento do litoral nacional, **94**
- 3.2.2. A florestação das dunas, **99**
- 3.2.3. O Domínio Público Marítimo, **105**
- 3.3. Emergência e afirmação do turismo balnear, **110**
- 3.3.1. Os primórdios do turismo nacional, **111**
- 3.3.1.1. Primeiros debates sobre o turismo, **111**
- 3.3.1.2. As instituições responsáveis, **113**

- 3.3.2. A promoção turística: o papel da propaganda, **114**
- 3.3.3. O desenvolvimento do turismo balnear, **123**
- 3.3.3.1. Geografia do turismo balnear português, **123**
- 3.3.3.2. Políticas de turismo e orientações estratégicas para o litoral, **125**

B) Práticas e consequências da intervenção humana no litoral, 130

1. A antropização do espaço costeiro, 132

- 1.1. A transformação das povoações do litoral: dos palheiros às grandes urbanizações turísticas, **133**
 - 1.1.1. As povoações piscatórias: os núcleos primitivos do litoral, **133**
 - 1.1.2. A descoberta das praias e a construção dos primeiros equipamentos balneares, **138**
 - 1.1.3. Urbanização das povoações costeiras, **141**
 - 1.1.4. Afirmação do turismo de massas e seu impacto sobre a faixa litoral, **145**
- 1.2. Grandes obras e intervenções humanas com reflexos na orla costeira, **150**
 - 1.2.1. As obras portuárias, **150**
 - 1.2.1.1. No período da Monarquia, **151**
 - 1.2.1.2. Durante a República e o Estado Novo, **153**
 - 1.2.2. Intervenções em zonas fluviais, **155**
 - 1.2.2.1. A regularização do regime dos rios, **155**
 - 1.2.2.2. A construção das barragens, **158**
 - 1.2.3. Florestas e agricultura, **161**
 - 1.2.3.1. Os pinhais do litoral, **163**
 - 1.2.3.2. A arborização das serras e baldios, **166**
 - 1.2.3.3. A Campanha do Trigo, **169**

2. Consequências do impacte antrópico na orla costeira, 170

- 2.1. Evolução da linha de costa: os fenómenos erosivos e seu impacto sobre as comunidades costeiras, **171**
 - 2.1.1. Os fenómenos erosivos na costa portuguesa, **171**
 - 2.1.1.1. Galgamentos oceânicos e erosão costeira no registo histórico, **172**
 - 2.1.1.2. Os casos da Nazaré e Ericeira, **173**
 - 2.1.1.3. Cem anos depois: a ameaça do mar sobre as povoações, **178**
 - 2.1.2. Análise e interpretação de dados: possíveis explicações, **180**
 - 2.1.2.1. Galgamentos oceânicos - a cobertura da imprensa, **180**
 - 2.1.2.2. Ocupação do litoral: a destruição do seu equilíbrio natural, **181**
 - 2.1.2.3. A diminuição do abastecimento sedimentar, **185**
 - 2.1.2.4. As obras de engenharia costeira, **188**

- 2.1.2.5. Antropização do litoral, **189**
- 2.2. O caso das “invasões do mar” em Espinho, **191**
 - 2.2.1. Factos históricos, **191**
 - 2.2.2. Interpretação, **193**
 - 2.2.3. Situação recente, **201**
- 2.3. A protecção do espaço litoral, **202**
 - 2.3.1 As acções políticas: medidas de âmbito legislativo, **202**
 - 2.3.1.1. Reserva Ecológica, **204**
 - 2.3.1.2. Directivas europeias, **205**
 - 2.3.1.3. Planos de Ordenamento da Orla Costeira, **206**
 - 2.3.2. Dificuldades de gestão da orla costeira, **207**
 - 2.3.3. Manutenção da linha de costa actual, **210**

Parte II - Evolução da ocupação histórica do litoral algarvio na época contemporânea, **214**

A) Algarve, caracterização de um território: vivências e representações, **215**

- 1. Continuidades e mudanças no espaço algarvio antes da afirmação do turismo de massas, **219**
 - 1.1. As características do povoamento, **219**
 - 1.2. O Algarve económico, **222**
 - 1.2.1. A agricultura, **222**
 - 1.2.2. Pescas e conservas, **224**
 - 1.2.3. As actividades comerciais, **226**
 - 1.3. Transportes e vias de comunicação, **228**
 - 1.3.1. Os transportes marítimos, **228**
 - 1.3.2. A rede viária, **230**
 - 1.3.3. Os caminhos-de-ferro, **232**
 - 1.3.4. O desenvolvimento dos transportes automóveis, **234**
- 2. A descoberta do Algarve pelo turismo, **235**
 - 2.1. A emergência do fenómeno balnear, **235**
 - 2.2. O despontar do turismo algarvio, **238**

- 2.2.1. O Congresso Regional Algarvio, **239**
- 2.2.2. As primeiras acções de propaganda e divulgação, **240**
- 2.2.3. Os entraves ao desenvolvimento do turismo, **241**
- 2.3. A afirmação do turismo de massas, **249**
- 2.3.1. “O segredo mais bem guardado da Europa”, **249**
- 2.3.2. A propaganda turística, **251**
- 2.3.3. Um Algarve em mudança, **256**
- 3. O Estado e a planificação turística do Algarve, **257**
- 3.1. O potencial turístico da região, **257**
- 3.2. O Algarve nos Planos de Fomento, **260**
- 3.3. O planeamento turístico regional, **264**
- 3.3.1. O Plano de Valorização Turística do Algarve, **264**
- 3.3.2. Esboço da Faixa Marginal. Memória descritiva, **266**
- 3.3.3. O Plano Regional do Algarve, **268**
- 3.3.4. O Planeamento Turístico do Algarve, **271**

B) Práticas e consequências da utilização antrópica do litoral algarvio, **275**

- 1. Práticas antrópicas no território algarvio, **278**
- 1.1. As transformações das povoações costeiras, **278**
- 1.1.1. A primeira metade do século XX, **278**
- 1.1.2. As décadas de 60 a 80, **280**
- 1.2. Problemas decorrentes do crescimento urbano excessivo, **286**
- 1.3. Reflexões em torno da questão urbanística do Algarve, **292**
- 1.4. Outras intervenções de carácter antrópico, **296**
- 1.4.1. Obras portuárias e intervenções fluviais, **296**
- 1.4.2. Agricultura e florestas, **302**
- 1.4.2.1. As dunas do litoral algarvio, **302**
- 1.4.2.2. Tradição e modernidade nas práticas agro-florestais da região, **303**
- 1.4.2.3. Problemas de erosão: a ruptura do equilíbrio ecológico tradicional, **307**
- 2. Consequências da ocupação intensiva do litoral, **309**
- 2.1 A evolução da linha de costa, **309**
- 2.1.1 Caracterização do litoral algarvio, **309**

2.1.2. Transformações do litoral e seu impacto sobre as comunidades costeiras,	311
2.2. A influência dos factores antrópicos nas alterações do litoral,	317
2.2.1. A evolução do litoral rochoso,	317
2.2.2. Impacte sobre o litoral arenoso,	322
2.3. Tentativas de resolução do problema do litoral algarvio,	326
2.3.1. Os Planos de Ordenamento da Orla Costeira,	326
2.3.1.1. O POOC Burgau – Vilamoura,	327
2.3.1.2. O POOC Vilamoura – Vila Real de S. António,	328
2.3.1.3. Análise crítica dos POOCs,	330
2.3.2. Outras soluções para o litoral,	332
 3. Praia da Rocha: um paradigma da antropização do litoral algarvio,	335
3.1. O despontar da estância balnear,	336
3.1.1. Antes da vilegiatura marítima,	336
3.1.2. A afirmação da vilegiatura marítima,	337
3.2. Evolução urbanística: os planos e a realidade,	338
3.2.1. O Projecto de Urbanização de 1935,	338
3.2.2. O Plano de Urbanização de 1942,	340
3.2.3. O Ante-Plano de Urbanização de 1952,	341
3.2.4. O Plano Director dos anos 60,	344
3.2.5. O caos urbanístico ou a realidade dos anos 70/80,	348
3.3. Transformações urbanas: análise cartográfica e iconográfica,	349
3.4. A alimentação artificial da praia e seus efeitos,	360
3.4.1 O porto e a barra do Arade,	360
3.4.2. Evolução histórica da Praia da Rocha,	362

Conclusão, 370

Glossário, 382

Fontes e Bibliografia, 388

1. Fontes, 388

1.1. Manuscritas, 388

1.2. Policopiadas (documentos oficiais), 388

1.3. Impressas, 390

1.3.1. Legislação, **398**

1.3.2. Publicações Periódicas, **398**

2. Bibliografia, 399

2.1. Obras de referência, **399**

2.2. Teoria da História e História da Historiografia, **400**

2.3. Documentos de organismos oficiais nacionais e europeus, **400**

2.4. Estudos sobre o litoral e a ocupação humana, **402**

2.5. Estudos sobre o Algarve, **413**

2.6. Estudos sobre Portugal, **416**

2.7. Vária, **419**

Índice de Figuras

1. Mapa do povoamento em 1320-21 segundo o rol das igrejas, **57**
2. Mapa da distribuição da população segundo o Numeramento de 1527, **57**
3. Mapa dos núcleos urbanos em 1801, **59**
4. Mapa da densidade populacional por distritos em 1900, **59**
5. Fotografia: as elites na Praia da Figueira da Foz em 1899, **70**
6. Fotografia: senhoras na praia no início do século XX, **70**
7. Caricatura de Rafael Bordalo Pinheiro sobre os banhos, 1880, **71**
8. Mapa da correlação entre os caminhos-de-ferro e a ocupação do litoral, **74**
9. Caricatura de Rafael Bordalo Pinheiro sobre a frequência das praias, 1881, **75**
10. Fotografia: Praia de Carcavelos, nos anos 50, **78**
11. Fotografia: Praia de Carcavelos, nos anos 50, **79**
12. Postal: reprodução do mapa de Álvares Seco, 1561, **95**
13. *Carta reduzida da costa de Portugal*. Plano particular da barra da Figueira da Foz e da Concha de S. Martinho, elaborada de M.M. Franzini, 1811, **96**
14. Fotografia: aspecto desolador das dunas de Mira, s.d., **101**
15. Fotografia: sistema de paliçadas instalado nas dunas, **104**
16. Fotografia: sementeira das dunas de Quiaios em 1938, **104**
17. Fotografia: colocação de ramagens para protecção das sementeiras (penisco), **104**
18. Cartaz da Sociedade Propaganda de Portugal, 1907, **112**
19. Cartaz de propaganda a Nice produzido pelos caminhos-de-ferro franceses, autoria de François Hugo d'Alesi (1895), **115**
20. Cartaz de propaganda à Côte d'Azur produzido pelos caminhos-de-ferro franceses, autoria de Louis Malteste (1910), **115**
- 21 e 22. Páginas do *Panorama* dedicadas à propaganda do sol e das praias portuguesas, **118**
23. Cartaz de propaganda às praias portuguesas, *Panorama*, Agosto de 1942, **119**
- 24, 25 e 26. Cartazes de propaganda de Portugal, *Panorama*, Março 1959, **120**
27. Página do *Século Ilustrado*: exemplo de publicidade de carácter “erotizante” divulgada na imprensa dos anos 60, **122**
28. Propaganda ao empreendimento da Torralta na praia do Alvor, Algarve, 1969, **122**
29. Gráfico sobre a repartição dos turistas estrangeiros no território nacional em 1962, **123**
30. Gráfico sobre a repartição dos turistas estrangeiros em território nacional em 1966, **123**
31. Gráfico sobre a repartição dos turistas nacionais pelo território português em 1966, **123**
- 32 e 33. Cartazes de propaganda ao Estoril, *Panorama*, 1941 e 1959, **127**
34. Fotografia: palheiros da Cova de Lavos, a sul da foz do Mondego no século XIX, **134**

35. Postal: representação da Av. Marginal de Espinho, s.d., **143**
36. Fotografia: Torres de Ofir e blocos multifamiliares construídos em cima do cordão dunar, **149**
37. Gráfico sobre as barragens construídas em Espanha (até 2006), **161**
38. Representação esquemática da bacia hidrográfica do Tejo, **161**
39. Extracto do Esboço de uma Carta representando os terrenos cultivados e incultos de Portugal para servir à melhor inteligência o *Relatório acerca da Arborização geral do país* publicada pelo Instituto Geográfico, **163**
40. Gráfico sobre a área das dunas submetida a trabalhos de florestação, por local e por época, **165**
41. Gráfico sobre as fases de florestação das dunas, **165**
42. Fotografia: a Nazaré no início do século XX, **175**
43. Fotografia: a Nazaré na segunda metade do século XX, **175**
44. Fotografia: a Praia dos Pescadores na Ericeira, **176**
45. Gravura da Nazaré publicado no *Panorama* em 1857, **177**
- 46 e 47. Fotografias: propaganda aos banhos na Ericeira na *Ilustração Portuguesa* em 1906, **178**
48. Mapa de referência das situações problemáticas da costa portuguesa, **179**
49. Gráfico sobre evolução da ocupação humana em áreas dunares florestadas, entre 1960 e 1990, **185**
50. Gráfico sobre as actividades que ocupavam os perímetros florestais das dunas em 1990, **185**
51. Mapa representando a área das bacias hidrográficas que desaguam em Portugal, **186**
52. Representação esquemática da implantação de um campo de esporões, **189**
53. Fotografia: trabalhos de aterramento depois das invasões do mar em Espinho em 1904, **192**
54. Fotografia: Ruína da Capela de Nossa Senhora da Ajuda destruída pelo mar em Espinho, **192**
55. Representação esquemática da destruição causada pelo avanço do mar em Espinho e do tipo de construções afectadas, **192**
56. Postal de Espinho de finais do século XIX, **194**
57. Fotografia: aspecto de uma rua de Espinho em 1900, **195**
58. Gráfico sobre o número de grandes cheias registadas entre os séculos XVIII e XX, **198**
59. Gráfico sobre a altura atingida pelas maiores cheias extraordinárias ocorridas no Douro, **198**
60. Gráfico de comparação entre as cheias extraordinárias ocorridas no Douro e as invasões do mar em Espinho, **198**
61. Fotografia: aspectos das protecções costeiras de Espinho e do litoral a sotamar em 1990, **201**
62. Mapa sobre a distribuição das zonas de risco pelos diferentes trechos da orla costeira portuguesa e resumo da informação a nível nacional, com base na aplicação do método Nicholls, **211**

63. Representação das armações da costa do Algarve em 1898 segundo trabalho de levantamento feito pelo Rei D. Carlos, **225**
- 64 e 65. Fotografias: o copejo do atum no Algarve, **226**
66. Mapa do Reino do Algarve em 1762, de João S. Carpinetti, **231**
67. Ilustração de Maria Keil do Amaral. Capa do guia turístico *Algarve* publicado pelo SNI, 1941, **244**
68. Cartaz de Gustavo Fontoura criado para o SNI, 1959, **244**
69. Fotografia: Olhão, vista das açoteias, **245**
70. Fotografia: chaminé típica do Algarve, **245**
71. Fotografia: o bioco, traje característico, **245**
72. Fotografia: o “Arco do Triunfo” na Praia da Rocha, **246**
73. Fotografia: o farol do Cabo de S. Vicente, **246**
- 74, 75 e 76. Fotografias: o Algarve rural e tradicional em 1941, **246**
77. Fotografia: o Jardim Manuel Bivar em Faro, **246**
78. Fotografia: Pousada de S. Brás de Alportel, **246**
79. Cartaz de propaganda ao Algarve em língua alemã, 1965, **253**
80. Cartaz de propaganda ao Algarve, 1976, **253**
- 81 a 86. Cartazes da campanha “Algarve 80”, **255**
87. Fotografia: a Praia da Rocha antes do turismo de massas, **282**
88. Fotografia: Quarteira antes do turismo de massas, **282**
- 89 e 90. Fotografias: Armação de Pêra antes do turismo de massas, **282**
91. Postal de Monte Gordo, **291**
92. O Algarve na Carta que representa os terrenos cultivados e incultos de Portugal que acompanha o *Relatório acerca da Arborização Geral do País*, 1868, **305**
93. Postal de Albufeira, nos anos 70, **316**
94. Postal de Quarteira nos anos 70/80, **316**
95. Fotografia: Quarteira nos dias de hoje, **316**
96. Gráfico sobre as taxas médias de recuo da linha de costa, considerando vários pontos do litoral e diferentes períodos cronológicos no troço costeiro Forte Novo – Garrão, **319**
97. Fotografia: a piscina de Vale de Lobo em Abril de 1976, **321**
98. Fotografia: a mesma piscina em Janeiro de 1995, **321**
99. Mapa da localização da Ria Formosa e das áreas intervencionadas, **332**
100. Esquema da parte ocidental da Península de Cacela, **333**
101. Pormenor do mapa de Sande de Vasconcelos representando a foz do rio Arade, 1783, **336**
102. Pormenor do mapa de Silva Lopes representando a foz do rio Arade, 1842, **336**
103. Plano de Urbanização da Praia da Rocha, 1/2000, da autoria de Carlos Ramos e António Emídio Abranches, 1942, **341**

104. Plano de Urbanização do Sector IV – Planta de Zonamento – Praia da Rocha, 1/2000, anos 60, **346**
105. Pormenor do Plano Hidrográfico do porto e barra de Vila Nova de Portimão, levantado em 1916, **349**
106. Postal da Praia da Rocha, os chalés sobre as arribas, 1913, **350**
107. Postal da Praia da Rocha no início do século XX, **350**
108. Representação da Praia da Rocha na Carta Militar de Portugal n.º29 -C, 1/50.000, 1923, **351**
109. Planta aerofotogramétrica da Praia da Rocha, 1/1000, 1942, **352**
110. Fotografia: vista geral da Praia da Rocha, data desconhecida, **353**
111. Postal do Grande Hotel da Rocha, data desconhecida, **353**
112. Fotografia: exemplo das moradias abastadas da Praia da Rocha, s.d., **353**
113. Fotografia aérea da Praia da Rocha, 1958, **355**
114. Fotografia aérea da Praia da Rocha, 1967, **355**
115. Fotografia: a Praia da Rocha, anos 60, **356**
116. Fotografia: vista aérea da Praia da Rocha, início dos anos 70, **356**
117. Fotografia aérea da Praia da Rocha, 1978, **357**
118. Fotografia aérea da Praia da Rocha, 1987, **357**
119. Orto da Praia da Rocha, 2004, **359**
120. Fotografia área da Praia da Rocha, 23-09-2009, **359**
121. Fotografia aérea da Praia da Rocha, 23-09-2009, **360**
122. Plano Hidrográfico da barra e porto de Vila Nova de Portimão levantado em 1894, tendo representado o projecto do Engenheiro Valadas (1869), **361**
123. Plano Hidrográfico do mesmo porto e barra levantado em 1916, **361**
124. Postal dos Três Ursos - Praia da Rocha, **363**
125. Postal dos Rochedos da Praia da Rocha, **364**
126. Pormenor da Carta Militar de Portugal, folha n.º 603, 1/25000, 1952, **364**
127. Fotografia: a Praia da Rocha nos anos 60, **366**
128. Fotografia: aspecto da Praia da Rocha depois das operações de alimentação artificial, **366**
129. Pormenor da fotografia aérea da Praia da Rocha, 1967, **369**
130. Pormenor da fotografia aérea da Praia da Rocha, 1978, **369**
131. Pormenor da fotografia aérea da Praia da Rocha, 1987, **369**
132. Esquema de perfil de praia, **385**
133. Esquema que ilustra a situação de uma praia antes e depois de uma tempestade, **385**
134. Ilustração esquemática da formação de uma sapa, **386**

Lista de Abreviaturas

AFCML – Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal de Lisboa

AHMOP – Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas

BND – Biblioteca Nacional Digital

BNP – Biblioteca Nacional de Portugal

CDT – Centro de Documentação do Turismo

DGOTDU – Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano

HDCML – Hemeroteca Digital da Câmara Municipal de Lisboa

IgeoE – Instituto Geográfico do Exército

IGP – Instituto Geográfico Português

EPRL – Estrutura de Projecto para a Reposição da Legalidade

LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil

Introdução

1. O litoral, objecto da História

1.1. O problema

A noção de litoral – definida como «um termo geral que descreve porções do território que são influenciadas directa e indirectamente pela proximidade do mar»¹ - reveste-se de um carácter impreciso e não mensurável, reflexo de um espaço físico indeterminado, meio aquático, meio terrestre, que resulta do encontro entre duas realidades distintas e que dificilmente se insere «nas categorias tradicionais de representação do território»². Litoral, costa, faixa costeira, orla litoral, zona costeira, região litoral, são conceitos utilizados tantas vezes de modo indiferenciado por especialistas de várias áreas para designarem o espaço de interface entre a Terra e o Mar. Zona de transição, por excelência, sujeito a uma intensa dinâmica, o litoral oferece um campo singular para a investigação multidisciplinar, a qual se debruça tradicionalmente sobre os seus aspectos geológicos, geomorfológicos, hidrográficos, orográficos, climáticos, biológicos e ecológicos. Objecto de estudo privilegiado das ciências naturais, a zona costeira tem sido também alvo, nos últimos anos, da reflexão dos investigadores das ciências humanas. Depois da obra precursora de Alain Corbin³ - *O território do vazio. A praia e o imaginário ocidental* (1988) –, historiadores, geógrafos, antropólogos, sociólogos, economistas e juristas procuram aprofundar a relação entre o homem e o litoral e conhecer as suas metamorfoses ao longo do tempo.

Com efeito, há muito que o espaço deixou de ser percebido como um meio físico puro sujeito apenas às forças da natureza. A expansão das sociedades humanas e o aumento da sua capacidade técnica e de transformação reduziu substancialmente os territórios virgens, o que significa que quase todos os espaços, com maior ou menor intensidade, sofrem o impacto das acções do homem. Assim necessariamente, o espaço (qualquer espaço) tornou-se um produto social, sendo certo que cada sociedade produz

¹ Definição adoptada pelo Grupo de Trabalho responsável pela GIZC. *Bases para a Estratégia de Gestão Integrada da Zona Costeira Nacional*, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, s.l., 2007, p. 35.

² Jacques Cloarec e Bernard Kalaora, “Littoraux en perspectives. Introduction”, *Études rurales*, n.º 133-134, 1994, p. 9.

³ Alain Corbin, *O território do vazio. A praia e o imaginário ocidental*, S. Paulo, 1989 [1.ª edição de 1988, em língua francesa].

um espaço próprio - o seu -, enquadrado nas suas estruturas políticas, económicas, sociais, culturais e mentais. Esta construção faz-se pela apropriação do meio físico de forma prática e simbólica, pela incorporação nele dos aspectos materiais da realidade quotidiana, pela construção de imagens atribuidoras de significados e pela sua transformação em palco de representação da sociedade mediante a introdução do conjunto de códigos, ritos e práticas que a caracterizam. Segundo Henri Lefebvre⁴, todo o espaço se define por uma relação dialéctica que assenta numa triplicidade: «le perçu, le conçu e le vécu», isto é, a forma como é sentido (de modo sensorial), percebido (pela criação de imagens mentais e outras) e experimentado (vivido prática e simbolicamente). Lefebvre acrescenta ainda que, se há produção e processo produtivo do espaço, então há uma história. A história do espaço, enquanto produto de uma sociedade que nele se espelha, ao incorporá-lo na sua própria história.

Pensar num espaço físico como objecto da História não é na realidade uma novidade, pois que há muito intentado por Fernand Braudel⁵, que transformou o Mediterrâneo no principal interveniente dos seus estudos, analisando as relações homem/meio numa perspectiva geo-histórica. Braudel e, antes dele, Lucien Febvre⁶, abriram caminho à investigação de novas temáticas: o meio, o espaço, o solo, a terra, mais do que meros suportes físicos das sociedades, podiam ser pensados também em termos históricos, na medida em que estavam sujeitos à acção do homem e como tal eram dotados de um sentido à escala humana que podia ser interpretado e analisado, servindo para compreender a própria história da humanidade.

Ora o litoral, sobretudo depois da “invenção da praia” em finais do século XVIII, converteu-se num espaço iminentemente social, cuja situação actual - a complexidade da paisagem, os ritmos de evolução e os ajustamentos naturais às diversas tentativas de controlo - são reflexo de um processo de ocupação humana que se fez por etapas, de acordo com a relação (e percepção) que as comunidades foram desenvolvendo com aquele território. As diferentes formas de utilização da zona costeira – haliêuticas, portuárias, industriais, terapêuticas, turísticas – deixaram numerosos traços na paisagem e na cultura das populações, que são testemunho das interacções profundas entre o homem e meio, relatando o modo como cada sociedade

⁴ Henri Lefebvre, *La production d'espace*, Paris, 2000, pp. 35-65.

⁵ Fernand Braudel, *O Mediterrâneo e o Mundo mediterrânico na época de Filipe II*, Lisboa, 1995 [1.^a edição de 1949], 2vols.

⁶ Lucien Febvre, *A Terra e a Evolução Humana. Introdução Geográfica à História*, Lisboa, 1991 [1.^a edição de 1922].

vive e se define em função de um espaço e de como este se adapta às transformações a que é submetido. Traçar a evolução histórica da paisagem litoral é descobrir as reacções dos sistemas naturais à acção do homem, mas é também colocar em evidência a formação das complexas formas de vivenciar o espaço marítimo, de que somos todos herdeiros. O conhecimento do processo de definição desta «dinâmica de subjectividades» é determinante – nomeadamente para as Ciências Naturais - para perceber a paisagem costeira de hoje, na medida em que daquela interacção resulta, em grande parte, «a organização geográfica dos litorais contemporâneos»⁷.

No pressuposto de que a orla costeira actual é fruto de uma lenta aproximação do homem àquela região, sendo aquele espaço o produto de uma construção que resulta da convergência (e divergência) das sensibilidades dos seus múltiplos intervenientes, a História em contacto com outras disciplinas oferece um contributo não despreciando para o alargamento dos conhecimentos relativos às interacções homem/meio litoral. A partir da análise crítica das fontes, os historiadores podem fornecer dados indispensáveis para uma reflexão sobre os litorais numa linha evolutiva «sem a qual a respectiva situação presente nunca poderá ser plenamente compreendida e muito menos poderá ser projecto no seu desenvolvimento futuro»⁸. Seguindo os desígnios de Le Roy Ladurie, a abordagem histórica de temas habitualmente tratados pelas ciências naturais pode dar um contributo relevante para o estudo científico do meio: com a «troca fecunda e mútua, [com o] fluxo incessante de informações nos dois sentidos»⁹ privilegia-se a interdisciplinaridade na busca do conhecimento.

1.2. Estado da questão

A orla costeira, interface biofísico entre a terra e o mar, é um espaço particularmente dinâmico, constituindo um sistema natural complexo, com características físicas, geológicas, biológicas e paisagísticas em constante mutação. Neste território, de elevada sensibilidade ambiental, têm vindo a concentrar-se, em quase todos os países europeus (e do mundo), os grandes aglomerados urbanos e as

⁷ Françoise Péron, “Fonctions sociales et dimensions subjectives du littoral”, *Études Rurales*, n.º 133-134, 1994, p. 32.

⁸ Maria da Assunção Araújo, “A evolução do litoral em tempos históricos: a contribuição da Geografia Física”, *O litoral em perspectiva histórica (séculos XVI-XVIII). Um ponto de situação historiográfica*, Porto, 2002, p. 75.

principais actividades económicas e de lazer. A intensa ocupação demográfica e urbanística deste território, feita de forma caótica e desordenada, sem respeito pela capacidade de carga dos ecossistemas locais, bem como a sobre-exploração dos recursos naturais e a adopção de medidas de intervenção incorrectas, estão na origem de situações graves de desequilíbrio dos sistemas litorais, que se manifestam na intensificação da erosão costeira generalizada, na destruição da biodiversidade, na poluição das águas e na descaracterização da paisagem. Tendo em conta a importância destas regiões em termos ambientais, económicos, estratégicos, sociais, culturais e recreativos, nas últimas décadas, os governos, as organizações internacionais e a comunidade científica têm dado prioridade à ampliação do conhecimento sobre este território de forma a melhor gizar os planos de gestão de um espaço tão frágil como disputado.

1.2.1. Os trabalhos da comunidade científica internacional

Nos últimos vinte anos, multiplicaram-se por toda a Europa os centros de investigação dedicados à problemática da evolução, conservação e gestão das zonas costeiras, assim como se registou um avultado número de encontros científicos sobre estas matérias. Embora, a grande maioria dos colóquios e simpósios, bem como dos estudos realizados, digam respeito a áreas temáticas dos campos das ciências naturais, da engenharia e do ordenamento do território, há algum tempo começaram a surgir núcleos científicos e trabalhos no domínio das ciências sociais e, mais especificamente, em História. Nesta esfera, a França foi pioneira: o já mencionado estudo de Alain Corbin, sobre a percepção do litoral no imaginário ocidental, desde os tempos clássicos até ao nascimento da vilegiatura marítima e do desenvolvimento do turismo de massas no século XX, fez despontar o interesse académico por este território e deu origem a um novo campo de investigação historiográfica, que se tem debruçado sobre as práticas sociais e culturais inerentes ao contacto com o espaço litorâneo. A título de exemplo, destacámos o importante contributo do *Centre de Recherches Historiques l'Ouest*¹⁰, resultante de uma parceria entre as Universidades de Rennes 2, Bretanha-Sul, Maine e Angers, que possui um importante eixo de pesquisa dedicado ao estudo das Sociedades e do Território. Neste âmbito, analisam-se, entre outras, as comunidades litorais,

¹⁰ Para mais informações sobre este centro, a sua história, os núcleos de pesquisa, os eixos de investigação e o trabalho realizado, ver <http://www.sites.univ-rennes2.fr/cerhio/?lang=fr>. Veja-se ainda, o núcleo de *Histoire et Sciences Sociales du Littoral & de la Mer*, <http://www.univ-ubs.fr/cerhio/index.htm>.

privilegiando as reflexões sobre a construção da paisagem, as relações homem/meio e as mutações sociais operadas sob a pressão do turismo e das novas expectativas geradas em torno do litoral.

Quanto aos trabalhos feitos nesta área salientamos as abordagens de Françoise Péron e Michel Roux¹¹, que se têm debruçado sobre o significado do litoral nos dias de hoje, defendendo que este espaço possui uma dimensão metafísica e simbólica que nasce do contacto com a infinitude marítima, convertendo-se num lugar de refúgio e de evasão (ou liberdade) para o homem contemporâneo. O aparecimento de uma nova sensibilidade marítima traduz-se, segundo aqueles autores, no desenvolvimento de novas práticas de utilização, o que leva Perón a falar de uma nova geografia social dos litorais, a que chama «maritimidade lúdica urbana», na medida em que aqueles se transformaram em territórios privilegiados de comunhão colectiva para os cidadãos¹². Outros investigadores têm-se interessado mais pelas marcas da presença humana na paisagem litoral: Y. Le Maitre e C. Davy fizeram um inventário do património cultural marítimo (arquitectónico, artístico, etnológico, industrial e técnico) no vale do Loire; Hallégouet, Hénaff *et alii* procuraram quantificar as alterações na paisagem costeira, criando uma *check-list* para determinar o seu grau de antropização; B. Bousquet estabeleceu uma análise geosistémica e espaço-temporal das transformações litorâneas cruzando diferentes parâmetros mesológicos (Natureza, História, *Oekoumene* e Espaço) com aspectos antropológicos (Demo-social, Economia, Cultura e Política)¹³. Outra vertente com forte presença na investigação do litoral em França prende-se com as representações do espaço. Neste domínio tiveram grande influência no nosso trabalho, os artigos apresentados num Seminário realizado na Universidade de Rennes em 1997 - *Représentations et Images du Littoral* -, sobretudo as reflexões de A. Lespanhol e D. Guillemet sobre o tema. Nesta esfera, há ainda a destacar os interessantes estudos de Martine Becker, Isabelle Lefort, F. Dolique e o de M. Pellegrini, entre outros¹⁴.

¹¹ Françoise Péron, *Op. cit.*; Id., “Nouvelles pratiques, nouveaux usagers sur les littoraux”, *Cahiers Nantais*, n.º 47-48, 1997; Michel Roux, “La mer, espace de nostalgie”, *Représentations et images du littoral*. Actes de la journée d’études de Lorient, Rennes, 1998; Id., “Le regard manichéen des français sur l’océan”, *Noréis*, t. 44, n.º 175, 1997.

¹² Françoise Péron, “Nouvelles pratiques, nouveaux usagers...”, pp. 15-16 e 19.

¹³ Yves Le Maitre e Christian Davy, “L’écumes des pierres: l’inventaire general au service du littoral”, *Cahiers Nantais*, n.º 47-48, 1997; Bernard Hallégouet, Alain Hénaff *et alii*, “Dynamiques économiques et anthropisation des bords de mer: impacts sur les sociétés et les espaces littoraux armoricains”, *Id.*; Bernard Bousquet, “Du littoral. Essai d’identification”, *Id.*, n.º 35-36, 1990.

¹⁴ Martine Becker, “Paysage perçu, paysage vécu, paysage planifié: le cas de Belle-Ile-en-Mer”, *Noréis*, t. 43, n.º 170, 1995; Isabelle Lefort, “Approches et représentations scolaires des littoraux (1870-1990)”, *Mappemonde* n.º 1, 1993; F. Dolique, “Images des changements d’un littoral: les Bas-Champs de Cayeux

1.2.2. O litoral no panorama científico português

No quadro científico nacional o litoral tem sido sobretudo estudado pelas ciências ditas naturais - geografia física, geologia, geomorfologia, sismologia, climatologia – ou no âmbito das recentes preocupações de carácter ambiental e de gestão e ordenamento do território. Até meados dos anos 70, os trabalhos produzidos eram essencialmente descritivos ou de apoio à engenharia costeira. A partir de 1975, o Instituto Hidrográfico Português, a Faculdade de Ciências de Lisboa e a Universidade do Minho enveredaram por uma abordagem verdadeiramente “científica”, com recurso a equipamentos e a métodos sofisticados que permitiram aprofundar o conhecimento sobre a parte submersa. Em 1988 foi criado o grupo DISEPLA, coordenado por Galopim de Carvalho e J. Alveirinho Dias, que propiciou uma estreita colaboração entre o Instituto Hidrográfico e as universidades portuguesas, dando-se início ao estudo sistemático da plataforma continental e do litoral. Desta época datam os primeiros doutoramentos - dos quais se salientam as teses de Alveirinho Dias, Ana Ramos Pereira e Helena Granja¹⁵ - e cursos de mestrado sobre esta temática – o Mestrado em Estudos Marinhos e Costeiros, na Universidade do Algarve, o Mestrado em Geologia Dinâmica, na Universidade de Lisboa, e o Mestrado em Ciências da Zona Costeira, na Universidade de Aveiro. Nos últimos anos, a grande maioria dos colóquios¹⁶ e trabalhos realizados sobre o litoral versam sobre as suas transformações (recentes ou passadas)

(Somme)”, *Id.*, n.º 50, 1998 (2); M. Pellegrini, “Construction et représentations d’un paysage littoral. D’un outil de compréhension vers l’invention d’un territoire”, Actes du colloque international pluridisciplinaire *Le Littoral: subir, dire agir*, Lille-France, Janvier 1998.

¹⁵ João Alveirinho Dias, *Dinâmica sedimentar e evolução recente da Plataforma Continental Portuguesa Setentrional*, Tese de Doutoramento, FCUL, 1987; Ana Ramos Pereira, *A plataforma litoral do Alentejo e Algarve Oriental. Estudo de Geomorfologia*, Tese de Doutoramento em Geografia Física, FLUL, 1990; Helena Granja, *Repensar a geodinâmica da zona costeira: o passado e o presente; que futuro? (O Minho e o Douro litoral)*, Tese de Doutoramento, Univ. do Minho, 1990. Para além destas podemos ainda destacar: César Freire de Andrade, *O ambiente barreira da Ria Formosa (Algarve – Portugal)*, Tese de Doutoramento em Geologia, Univ. Lisboa, 1991; Maria da Assunção Araújo, *Evolução geomorfológica da plataforma litoral da região do Porto*, Tese de Doutoramento em Geografia, Univ. Porto, 1991; Maria da Conceição Freitas, *A laguna de Albufeira (Península de Setúbal), Sedimentologia, Morfologia e Morfodinâmica*, Tese de Doutoramento em Geologia, Univ. Lisboa, 1996; Fernando Marques, *As arribas do litoral do Algarve. Dinâmica, processos e mecanismos*, Tese de Doutoramento em Geologia, FCUL, Lisboa, 1997.

¹⁶ Dos muitos colóquios realizados em Portugal nos últimos anos destacamos a título de exemplo: Seminário *A Plataforma Continental Portuguesa*, Grupo DISEPLA, 1991; Seminário *A Zona Costeira e os problemas ambientais*, Associação Eurocoast Portugal, 1991; *1.º Simpósio sobre a Margem Ibérica Atlântica*, Grupo DISEPLA, 1994; *Colecânea de ideias sobre a zona costeira de Portugal*, Eurocoast Portugal, 1997; *Seminário sobre dragagens, dragados e ambientes costeiros*, Eurocoast Portugal, 1998; *Seminário Dunas da Zona Costeira de Portugal*, Eurocoast Portugal, 1998; *Seminário a Zona Costeira de Portugal (os Planos de Ordenamento da Orla Costeira)*, Associação Eurocoast Portugal, 2000; *3.º Simpósio sobre a Margem Ibérica Atlântica*, Univ. Algarve, 2000; *5.º Simpósio sobre a Margem Ibérica Atlântica*, Aveiro, 2006; *10th International Coastal Symposium*, Lisboa, 2009.

sob a influência de factores naturais e antrópicos, as formas de conservação dos ecossistemas costeiros face às alterações/pressões que sobre eles incidem e os problemas de geribilidade e conservação de um território com múltiplos usos/sensibilidades¹⁷. Na área das Ciências Sociais foram também produzidos alguns estudos com muito interesse, nomeadamente: *Praia da Granja 1860-1950. Génese, apogeu e declínio de uma estância recreativa balnear*, de M. João Gomes, *Arquitectura balnear e modernidade: o exemplo do Bairro Novo de Santa Catarina na Figueira da Foz, 1928-1953*, de Francisco de Jesus, *A vilegiatura balnear marítima em Portugal. 1870-1970. Sociedade, arquitectura e urbanismo*, de M. Graça Briz – sobre a arquitectura de veraneio surgida nas praias; *A vilegiatura marítima no século XIX: de Belém a Cascais*, de M.^a Luísa Martins, *A construção social da praia*, de Helena Machado, e *A invenção da praia: notas para a história do turismo balnear*, de Rui Cascão – sobre os aspectos sociais (práticas, códigos e rituais) relacionados com a terapêutica/usufruto dos banhos de mar; *Permanência e mudança em duas comunidades*

¹⁷ Das muitas teses realizadas os últimos anos em diversas áreas salientamos: Rui Taborda, *Modelação de processos de dinâmica sedimentar na Plataforma Continental Portuguesa*, Tese de Mestrado em Geologia Dinâmica, FCUL, 1993; Eunice Gonçalves, *Turismo de massas e estruturação do território. O caso de Albufeira*, Tese de Mestrado em Geografia Humana e Planeamento Regional e Local, FLUL, Lisboa, 1996; Óscar Ferreira, *Caracterização dos principais factores condicionantes da evolução da linha de costa entre Aveiro e o Cabo Mondego*, Tese de Mestrado em Geologia Dinâmica, FCUL, 1993; Filomena Correia, *Estudo do recuo das arribas a Leste de Quarteira (Algarve-Portugal) por restituição fotogramétrica*, Tese de Mestrado em Estudos Marinhos e Costeiros, Univ. Algarve, 1997; Cristina Gama, *Caracterização do fenómeno de sobrelevação do nível do mar de origem meteorológica em Portugal continental. Efeito amplificador deste fenómeno sobre as variações volumétricas de sedimentos nas praias da Comporta, S. Torpes, Odeceixe e Arrifana*, Tese de Mestrado em Geologia Dinâmica, FCUL, 1997; Isabel Moreira da Silva, *Avaliação de áreas de risco entre Espinho e o Furadouro*, Tese de Mestrado em Ciências das Zonas Costeira, Univ. de Aveiro, 1997; Ana Maria Soares, *A urbanística do lazer e do turismo no Algarve litoral*, Tese de Mestrado em Geografia Humana e Planeamento Regional e Litoral, FLUL, Lisboa, 1997; José de Oliveira, *Leça da Palmeira: lazer e revolução urbana litoral: entre os finais do século XIX e meados do século XX*, Tese de Mestrado em Geografia, Univ. Porto, Porto, 1997; Óscar Ferreira, *Morfodinâmica de praias expostas. Aplicação ao sector costeiro Aveiro-Cabo Mondego*, Tese de Doutoramento em Ciências do Mar, Univ. Algarve, 1999; M.^a João Silva, *Estudo fitossociológico e cartográfico da paisagem vegetal natural e semi-natural do litoral centro de Portugal entre a Praia de Mira e a Figueira da Foz*, Tese de Mestrado em Ecologia, Univ. Coimbra, Coimbra, 1999; Paolo Ciavola, *Sediment transport processes on reflective beaches. Field experiments in the Algarve*, Tese de Doutoramento em Ciências do Mar, Univ. Algarve, 2000; António Meneses Matos, *O impacto do turismo no litoral de Caminha*, Tese de Mestrado em Dinâmicas Espaciais e Ordenamento do Território, Univ. Porto, Porto, 2000; Lúcia Delgado, *A pressão humana no litoral português, análise ambiental: estudo dos casos do Pedrogão e Praia da Vieira*, Tese de Mestrado em Geografia, Univ. Coimbra, Coimbra, 2000; Carlos Pereira da Silva, *Gestão litoral. Integração de estudos de percepção da paisagem e imagens digitais na definição da capacidade de carga de praias. O troço S. Torpes-Ilha do Pessegueiro*, Tese de Doutoramento em Geografia e Planeamento Regional, FCSH-UNL, 2002; Eduardo Mascarenhas de Lemos, *Modelos urbanos e a formação da cidade balnear. Portugal e a Europa*, Tese de Doutoramento em Arquitectura – Planeamento Urbano, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Wrocław, Polónia, 2006.

do litoral: Figueira da Foz e Buarcos entre 1861 e 1910, do mesmo autor – sobre o impacto da vilegiatura marítima nas comunidades costeiras¹⁸.

A maioria dos trabalhos mencionados, contudo, incide apenas sobre uma vertente – o território litorâneo enquanto espaço natural/antropizado ou as comunidades que sobre ele se desenvolvem. Poucos são os estudos que contemplam, numa perspectiva diacrónica, as relações entre o homem e o meio, procurando perceber como as acções/mutações de um têm consequências sobre o outro e como estas transformações geram reacções que condicionam ambos (espaço e comunidades). Esta é aliás uma abordagem que só há pouco tempo começou a ser objecto de análise no nosso país, graças ao esforços de João Alveirinho Dias, que tem procurado incentivar a investigação e produção historiográfica sobre o litoral português. Sobre esta temática destacamos em termos bibliográficos: os trabalhos de Alveirinho Dias¹⁹ – sobretudo o artigo “Evolução da zona costeira portuguesa: forçamentos antrópicos e naturais” -, que visam mostrar como o impacto das acções antrópicas nos últimos decénios tem provocado alterações profundas no sistema dinâmico e configuração da linha de costa do litoral nacional. As actas das duas reuniões científicas de carácter multidisciplinar que tiveram a História e o Litoral como ponto central de discussão - o encontro *O litoral em perspectiva histórica (séc. XVI-XVIII)*, promovido pelo Instituto de História Moderna da Faculdade de Letras do Porto, no âmbito de um trabalho sobre os portos do Noroeste, tendo em vista o «debate de ideias sobre os possíveis modelos de

¹⁸ M.^a João Gomes, *Praia da Granja 1860-1950. Génese, apogeu e declínio de uma estância recreativa balnear*, Tese de Mestrado em História da Arte, Univ. Lusíada, Lisboa, 1998; Francisco de Jesus, *Arquitectura balnear e modernidade: o exemplo do Bairro Novo de Santa Catarina na Figueira da Foz, 1928-1953*, Tese de Mestrado em História da Arte, Univ. Lusíada, Lisboa, 1999; M.^a Graça Briz, *A vilegiatura balnear marítima em Portugal. 1870-1970. Sociedade, arquitectura e urbanismo*, Tese de Doutoramento em História da Arte Contemporânea, FCSH-UNL, Lisboa, 2003; M.^a Luísa Martins, *A vilegiatura marítima no século XIX: de Belém a Cascais*, Tese de Mestrado em História Social Contemporânea, ISCTE, Lisboa, 1996; Helena Machado, *A construção social da praia*, Guimarães, 1996; Rui Cascão, “A invenção da praia: notas para a história do turismo balnear”, *O campo e a cidade*. Colectânea de estudos, coord. de M.^a Helena Cruz Coelho, Coimbra, 2000; Id., *Permanência e mudança em duas comunidades do litoral: Figueira da Foz e Buarcos entre 1861 e 1910*, Tese de Doutoramento em História, Univ. de Coimbra, Coimbra, 1989.

¹⁹ Maria Rosário Bastos e João Alveirinho Dias, “Geodinâmica e Acções Antrópicas: dois elementos estruturantes na construção da Europa”, *Discursos*, III Série, nº 4, Lisboa, 2002; Id. e P. Bernardo, “The occupation of the portuguese littoral in the 19th and 20th centuries”, *Littoral 2002. The Changing Coast*, Porto, 2002; J. Alveirinho Dias, “Gestão integrada da orla costeira: realidade ou mito?”, *2.º Congresso do Quaternário dos Países de Línguas Ibéricas e 2.º Congresso sobre Planeamento e Gestão da zona costeira dos Países de Expressão Portuguesa: Livro de Resumos*, Recife, 2003; J. Alveirinho Dias, R. Gonzalez e Ó. Ferreira, “Dependência entre bacias hidrográficas, zonas costeiras e impactes de actividades antrópicas: o caso do Guadiana (Portugal)”, *Id.*; J. Alveirinho Dias, “Evolução da zona costeira portuguesa: forçamentos antrópicos e naturais”, *Revista Encontros Científicos – Turismo, Gestão, Fiscalidade*, nº 1, 2005; Id., “Exemplos de rápida evolução costeira em Portugal”, *VII Reunião do Quaternário Ibérico. Livro de Resumos*, Faro, 2009.

conhecimento e interpretação do litoral português ao longo do tempo»²⁰; e o Colóquio *Evolução geohistórica do litoral português e fenómenos correlativos. Geologia, História, Arqueologia e Climatologia*, realizado na Universidade Aberta, em 2004, término do Projecto Datacoast, destinado à recolha de informação histórica para a interpretação da evolução recente da orla costeira nacional. Por fim, salientamos a primeira tese de doutoramento em História - *O baixo Vouga em tempos medievos: do preâmbulo da monarquia aos finais do reinado de D. Dinis*, de Maria Rosário Bastos – que procura a «compreensão do espaço físico pela análise diacrónica das suas componentes naturais, sociais, económicas e políticas», partindo do pressuposto de que «a apreensão da identidade de um território só é possível se tomarmos em linha de conta as potencialidades e limitações que o meio envolvente impôs às comunidades aí instaladas, bem como à forma como essas mesmas comunidades conseguiram aproveitar e/ou transformar os condicionalismos que a natureza apresentava»²¹.

2. Abordagem, definição de objectivos e metodologia de trabalho

2.1. O litoral na historiografia portuguesa

Em Portugal, a ligação ao mar é muito antiga, sendo que a epopeia dos Descobrimentos veio consolidar uma longa tradição que associava os portugueses às actividades marítimas. No país «onde a terra se acaba e o mar começa»²², a condição de finisterra da Europa e de litoral aberto ao mundo parece ter sido condição intrínseca da sua própria existência ou, pelo menos, foi esta a ideia veiculada e transmitida ao longo de gerações e propalada como motivo de orgulho nacional.

Em meados de Oitocentos, uma plêiade de intelectuais debruçou-se sobre a questão das origens de Portugal, pretendendo encontrar as razões históricas, geográficas, linguísticas e étnicas que haviam permitido a independência do Condado

²⁰ *O litoral em perspectiva histórica (séc. XVI-XVIII). Um ponto da situação historiográfica*, Actas, Porto, 2002, p. 5; *Evolução geohistórica do litoral português e fenómenos correlativos. Geologia, História, Arqueologia e Climatologia*, Actas do Colóquio, Lisboa, 2004.

²¹ Maria Rosário Bastos, *O baixo Vouga em tempos medievos: do preâmbulo da monarquia aos finais do reinado de D. Dinis*, Tese de Doutoramento em História, Univ. Aberta, s.l., 2006, p. 6.

²² Luís de Camões, *Os Lusíadas*, canto VIII, estrofe 78, Porto, s.d., p. 268.

Portugalense face ao reino de Castela, garantindo a sua autonomia ao longo dos séculos. Estava então em causa a dissonância entre a memória histórica e a situação vivida, isto é, a «consciência da desproporção entre o passado e o presente, entre os feitos gloriosos, a dimensão e os recursos limitados do país»: a busca das origens da nacionalidade prendia-se com a necessidade de encontrar uma certa «excepcionalidade da história pátria»²³ que oferecesse ao povo português e ao mundo os contornos de uma identidade nacional estribada num percurso colectivo único e secular. Ao longo de quase dois séculos, historiadores, geógrafos e etnólogos abordaram a questão das raízes históricas de Portugal: para muitos deles a especificidade do povo português nascia da sua forte ligação ao mar e da vocação para as actividades náuticas, propiciadas pelas características do território e pela extensa fronteira marítima. A sua forma de pensar o litoral marcou a visão, que ainda hoje predomina, de uma estreita ligação entre a nação e o oceano, associada à epopeia dos Descobrimentos, à herança ultramarina e a experiência colonial.

Oliveira Martins, por exemplo, ao traçar a história de Portugal²⁴, explicava o surgimento da nação pela veleidade de príncipes e barões, segundo o equilíbrio da força das espadas. Recusando qualquer base geográfica na afirmação da independência da pátria, entendendo que a sua génese no litoral ocidental fora meramente fortuita, Oliveira Martins acreditou, contudo, que as características específicas do espaço nacional haviam moldado o destino do seu povo: a posição estratégica do país, tendo diante de si o Atlântico que, qual arena, seduzia e tentava à aventura, determinara a vocação natural das gentes, empurrando-as para uma vida marítima, comercial e colonizadora. Para Oliveira Martins o factor que permitiu distinguir e salvaguardar Portugal foi o mar – fim último da história.

Outros intelectuais, seus contemporâneos, contribuíram com mais achegas para manter acesa esta discussão. De uma forma ou de outra, todos eles salientaram a posição oceânica do país, como um dos factores primordiais da sua independência e do seu carácter. No livro *A Pátria Portuguesa. O Território e a Raça*, Tófilo Braga atribuiu a autonomia do Condado Portugalense às condições mesológicas da fronteira marítima que lhe garantia a independência económica. Para ele era claro que um povo, que ocupava um território com uma tal extensão de litoral, fosse naturalmente impelido para

²³ Sérgio Campos Matos, “Historiografia e mito no Portugal oitocentista – a ideia de carácter nacional”, *Actas dos IV Cursos Internacionais de Verão de Cascais*, vol. 3, Cascais, 1998, p. 246.

²⁴ Oliveira Martins, *História de Portugal*, Lisboa, 1972 [1.ª edição de 1879], pp. 26-29, 32-33, 35-36.

as actividades náuticas²⁵. Ideia muito semelhante difundiu Almeida de Eça²⁶, afirmando que a pressão continental exercida por Castela conduzira a população a tentar a sorte no oceano fronteiro. Silva Teles, embora mais interessado na geografia do que na história nacional, salientou também que Portugal, aberto ao Atlântico pela extensa costa e pela densa rede fluvial acessível às embarcações, vivia com aquele uma relação de simbiose, que se manifestava em todos os aspectos da vida: no clima, no revestimento florestal, na agricultura, na pecuária, nas pescas, no comércio e na navegação²⁷. Já Alberto Sampaio acreditava que, até à tomada de Lisboa, o mar estava praticamente fechado às populações cristãs, em consequência das acções de pirataria e corso muçulmano. O ponto de viragem das navegações dera-se com a conquista da capital que, pondo fim ao valhacouto dos piratas, permitira tornar mais segura a costa, incentivando os portugueses a aventurar-se nas rotas do comércio marítimo internacional. Assim, «desimpedido o oceano, aluía-se a muralha isoladora que em torno do Estado nascente levantavam leoneses e sarracenos, (...); e na costa abandonada, por onde tantíssimas assolações haviam penetrado, não tardara a despontar essa nova energia, que em tempos vindouros h[avia]-de ser a vida própria e característica da pequena nacionalidade»²⁸.

Seria Jaime Cortesão o primeiro a interessar-se pelas consequências das alterações da linha da costa no povoamento e nas actividades exercidas pelas populações litorâneas. Cortesão documentou as modificações mais significativas que havia sofrido o litoral português em tempos históricos, como o assoreamento de rios e pequenos portos, a colmatação de baías e estuários e a anexação de ilhas ao continente, destacando os casos mais relevantes, como a formação da laguna de Aveiro, o desaparecimento dos portos de Paredes, Pederneira e Alfeizerão, e a constituição do tómbolo de Peniche. O historiador acreditava que outrora a maior navegabilidade dos rios e o traçado mais articulado da costa haviam oferecido condições propícias para o desenvolvimento das actividades marítimas, proporcionando mais abrigos para as embarcações de pesca e cabotagem e melhores terrenos para a prática da salinicultura, permitindo a criação de um novo género de vida que tinha estado na base da nação emergente²⁹. Para Jaime Cortesão os elementos geográficos quando enquadrados entre os demais factores que influíam na vida de uma nação eram fundamentais para

²⁵ Teófilo Braga, *A Pátria Portuguesa. O Território e a Raça*, Porto, 1894, pp. 3, 19 e 26.

²⁶ Vicente de Almeida d'Eça, *Lições de História marítima geral*, Lisboa, 1895, p. 13.

²⁷ Silva Teles, *Portugal. Aspectos geográficos e climáticos*, Lisboa, 1929, pp. 6 e 55-56.

²⁸ Alberto Sampaio, *Estudos históricos e económicos*, vol. II, Lisboa, 1979 [1.ª edição de 1923], p. 52.

²⁹ Jaime Cortesão, *Os factores democráticos na formação de Portugal*, Lisboa, 1978 [1.ª edição de 1930], p. 73.

compreender a relação do homem com o território e o seu agrupamento em sociedade. Orlando Ribeiro, analisando as ideias de Jaime Cortesão, acusou-o de várias inexactidões e de generalizações forçadas. Mas, não deixou de reconhecer o valor do seu estudo, pois «nenhum outro historiador levou tão longe a correlação entre as duas ciências», entrelaçando História e Geografia para melhor explicar o percurso do homem e das suas relações com o meio³⁰.

António Sérgio³¹, na esteira de Cortesão, deu também grande relevo à relação entre a História e a Geografia. Para o autor da *Introdução Geográfico-Sociológica à História de Portugal* a importância estratégica da orla costeira portuguesa para a actividade marítima e comercial europeia, pela sua localização entre o Norte da Europa e o Mediterrâneo, bem como a relevância do sal português para as economias dos países nórdicos, haviam possibilitado o aparecimento de uma burguesia activa, cosmopolita e mercantil, que tinha estado na origem da afirmação política de um novo estado no extremo oeste da Península Ibérica. Sérgio entendeu que a localização de Portugal, na «praia ocidental» da Europa, tinha sido o instrumento efectivo da sua autonomia face ao domínio castelhano, residindo no mar e nos recursos económicos da costa o factor-chave que permitira a emergência e consolidação da nacionalidade. Repudiando a tese de Lúcio de Azevedo sobre as origens agrárias da monarquia portuguesa, António Sérgio, tal como já fizera Jaime Cortesão, atribuiu grande peso à exportação de produtos provenientes dos labores costeiros, como a pesca e (especialmente) o sal, defendendo a ideia da existência de um Portugal marítimo desde a primeira hora³².

Nos anos 50, Orlando Ribeiro defendeu que uma nação era resultante da união entre um grupo de homens que partilhava uma tradição comum, mantida e reforçada pela história de uma longa convivência, alimentada por um mesmo falar, ideias, afectos e laços morais semelhantes, e o pedaço de solo onde vivia. Assim, qualquer nação era simultaneamente feita de História e Geografia, de homens e de terra. No caso de Portugal, a fronteira litoral oferecia uma vasta fachada oceânica aberta ao Mundo, sendo que esta posição atlântica dominava, em larga parte, a fisionomia do país e por conseguinte o percurso histórico dos seus habitantes. Contudo, o geógrafo negou a existência de factores de diferenciação geográfica entre o território português e o resto

³⁰ Orlando Ribeiro, *Introduções Geográficas à História de Portugal. Estudo crítico*, Lisboa, 1977, pp. 25, 60, 75 e 96.

³¹ António Sérgio, *Introdução Geográfico-Sociológica à História de Portugal*, Lisboa, 1973 [1.ª edição de 1941], p. 39.

³² Id., *Ibid.*, p. 143.

da Península. Para ele, a individualidade política da estreita faixa ocidental residia sobretudo nos elementos de Geografia humana, isto é, no isolamento desse espaço, longe dos principais focos de irradiação civilizacional, na atracção do litoral sobre as populações locais e no carácter rude e arcaizante das gentes do interior, o que teria contribuído para o desenvolvimento de um sentimento de identidade comum, reforçado por séculos de convívio e de uma fronteira estável³³. Nos seus estudos, Orlando Ribeiro opinou que o território português era composto de uma mistura harmoniosa entre dois mundos distintos – o Mediterrâneo e o Atlântico –, residindo aqui o sucesso da sua unificação. Segundo ele, as características mediterrâneas constituíam os elementos essenciais da geografia e da economia portuguesa, manifestando-se no clima, nas formas de vegetação e nos modos de vida da população. Já o Atlântico tinha sido o meio de comunicação com outras terras e gentes, possibilitando a expansão portuguesa e projectando de forma decisiva os valores do Mediterrâneo no mundo tropical³⁴. Orlando Ribeiro mencionou a existência de um conjunto de labores e modos de vida marítimos que atraíam as populações para a faixa costeira, contudo foi mais cauteloso do que alguns dos seus contemporâneos ao falar da importância destas actividades no quadro da economia nacional. Com efeito, o geógrafo afirmou que as lides relacionadas com o mar tinham sido sempre «limitadas, fragmentárias, intermitentes», quando confrontadas com o «labutar permanente dos campos», acrescentando que, embora a influência indirecta do Atlântico atingisse quase metade do país, o domínio marítimo estava limitado à estreita orla litoral. Pois, ainda que, muitas povoações vivessem da pesca, do sal e do sargaço, apesar da sua relevância para a subsistência das grandes cidades, havia «regiões inteiras insensíveis à sua presença próxima»³⁵.

Nos dias de hoje parece de algum modo consensual, entre historiadores e geógrafos, que o litoral teve um papel de relevo no percurso histórico de Portugal. José Mattoso, na *Identificação de um país*, procurou diminuir a importância que Jaime Cortesão atribuíra à vida marítima na constituição da nacionalidade, considerando que a orla costeira, até ao século XIV, tinha sido frequentada apenas por uma minoria de pescadores e aventureiros³⁶. Contudo, Mattoso defendeu também que o «sistema

³³ Orlando Ribeiro, “Posição, figura e expressão”, *Geografia de Portugal*, Orlando Ribeiro e Hermann Lautensach, organização, comentários e actualização de Suzanne Daveau, vol. I, Lisboa, 1987, pp. 25-28.

³⁴ Orlando Ribeiro, *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico. Esboço de relações geográficas*, Lisboa, 1991 [1.ª edição de 1945], pp. 166-167.

³⁵ Id., *Ibid.*, p. 129.

³⁶ José Mattoso, *Identificação de um país. Ensaio sobre as origens de Portugal 1096-1325*, vol. II, *Composição*, Lisboa, 1985, p. 192.

nervoso» da nova nação surgira nas planícies do litoral atlântico, na zona delimitada pela influência de três importantes cidades ribeirinhas – Coimbra, Santarém e Lisboa –, onde se reuniu uma massa humana, de diferentes proveniências, e um conjunto de elementos judiciais, administrativos, fiscais e militares, que permitiu a síntese da cultura que plasmou o modo de ser “português”, depois lentamente difundido pelas outras regiões do país³⁷. Do mesmo modo pensou Carlos Alberto Medeiros, para quem a fundação da nação portuguesa foi um acontecimento essencialmente político. Isto não significa que tenha menosprezado os factores geográficos. No seu entender, a posição estratégica de Portugal no extremo do continente europeu, virado directamente para o Oceano, é condição fundamental para perceber a sua continuidade histórica, pois a situação de fim do mundo civilizado traduziu-se num isolamento, que levou a procurar estabelecer contactos e relações com povos distantes através da via marítima: «um dos pilares da sobrevivência política [de Portugal] em relação a Espanha terá sido a “preferência” generalizada pelo litoral»³⁸.

2.2. A escolha do tema

A revisão, um pouco alargada, do que foi escrito pela historiografia portuguesa a propósito do litoral e do mar, considerados factores essenciais para a formação da identidade nacional e independência face ao bloco continental castelhano, parece-nos necessária para mostrar a importância que este tema tem tido na produção histórica nacional. Contudo, aquilo que tem sido feito perspectiva a orla costeira como um território pertença de um povo que dele se serve com vários intuitos – políticos, económicos, sociais, culturais, simbólicos –, sem considerar o espaço em si, também ele um elemento histórico, pois que as suas características e vicissitudes tiveram e têm um impacto significativo sobre as comunidades que ali residem ou simplesmente o fruem.

O nosso objectivo com este trabalho é fazer a história de um espaço – o litoral português – enquanto meio físico (regido por uma complexidade sistémica de factores naturais) e como suporte (território) de comunidades humanas que nele se instalaram pelas mais diversas motivações. Partindo do princípio que a orla costeira que hoje

³⁷ Id., “A formação da nacionalidade no espaço ibérico”, *História de Portugal*, vol. II, *A monarquia feudal (1096-1480)*, Lisboa, 1993, p. 17.

³⁸ Carlos Alberto Medeiros, “Um preâmbulo geral”, *Geografia de Portugal*, vol. I, Rio de Mouro, 2005, p. 28.

conhecemos – e que o homem contemporâneo procura como reduto (quase) último de contacto directo com a Natureza por oposição ao ambiente opressor e poluído das cidades – é um espaço antropizado (em maior ou menor grau de acordo com os trechos costeiros), interessa-nos traçar o percurso diacrónico das relações entre o homem e o meio, que resultou na transformação profunda deste último e teve consequências significativas – a nível económico, social, cultural e mental – nas práticas e nos ritos quotidianos do primeiro. Esta interacção, ainda que muito antiga, iniciada nos primeiros tempos da civilização humana (testemunhada pela presença de materiais líticos nas praias), reporta-se sobretudo (tendo em conta os seus impactos) a um período mais recente - situado entre o século XVIII e o XIX -, que alguns autores designam por a “descoberta da praia”, associado à prática terapêutica dos banhos de mar. É a partir desta data que os conhecimentos técnicos do homem e a sua capacidade interventiva introduziram, em pleno, a «influência activa do Homem no processo ambiental»³⁹. Daqui em diante as acções antrópicas tornam-se parte integrante dos mecanismos forçadores dos sistemas costeiros, sendo co-responsáveis pelas transformações rápidas que se têm verificado na orla marítima nacional e nos litorais de todo o mundo.

A constatação de que o interesse do homem pela faixa costeira e a intensificação da procura e ocupação deste espaço são fenómenos contemporâneos, inegavelmente indissociáveis das alterações profundas que se fazem sentir nas zonas litorâneas, oferece aos investigadores, em geral, e aos historiadores, em particular, um estimulante desafio: poderá a História, pela análise crítica dos testemunhos das comunidades humanas, contribuir para um maior conhecimento da evolução do litoral? Saber mais sobre a orla marítima - seguindo os passos daqueles que determinaram a sua configuração actual pelo tipo de relação/utilização estabelecida - é essencial para definir medidas de gestão/conservação, tendo em conta os riscos inerentes à ocupação da linha de costa e a necessidade de promover a preservação do litoral, salvaguardando os aspectos naturais da paisagem que ainda não desapareceram por completo.

2.3. Delimitação espacial

A escassez de estudos históricos sobre o litoral português numa perspectiva diacrónica, que privilegie as relações homem/meio, fez-nos tomar como objecto de

³⁹ Maria Rosário Bastos e J. Alveirinho Dias, “Geodinâmica e acções antrópicas....”, p. 63.

trabalho toda a orla costeira continental de Portugal, a fim de traçar uma panorâmica geral sobre o seu desenvolvimento nos últimos dois séculos. O espaço em estudo inclui ainda as áreas das principais bacias hidrográficas que fornecem sedimentos ao litoral, já que as zonas costeiras «resultantes da intercepção da hidrosfera, da geosfera, da atmosfera e da biosfera»⁴⁰ são altamente sensíveis e vulneráveis e muito dependentes dos forçamentos exteriores. A decisão de abranger um tão vasto território permite-nos mostrar a sua evolução de um modo global, o que é coerente com o funcionamento destes sistemas naturais em que qualquer pequena alteração num dos mecanismos de actuação pode afectar o todo o conjunto. Esta escolha, contudo, obriga-nos a tratar alguns dos temas seleccionados de uma forma superficial, só nos permitindo aprofundar as questões mais relevantes. Apesar desta limitação, pareceu-nos que uma abordagem mais generalista, que incluísse todo o litoral português, seria a melhor forma de cobrir um território que, numa perspectiva histórica, só tem sido estudado de modo parcelar. O tratamento dos diferentes segmentos da orla costeira merecerá, porém, diferentes níveis de pormenor, tendo em conta que há casos específicos que devem ser destacados por razões que indicaremos em seguida.

Na primeira parte do trabalho, o espaço a ser estudado será sobretudo a orla marítima ocidental a norte do Tejo, por ter sido aqui que se iniciou o movimento de ocupação das praias com intuitos terapêuticos. Foi esta a região que mais cedo sofreu os impactes da construção de estruturas para albergar e recrear os banhistas. Neste contexto, salientaremos a situação de Espinho, paradigma dos efeitos da presença humana nos sistemas naturais litorâneos, primeiro caso bem documentado de um fenómeno – a erosão costeira – que desde então tantos problemas tem causado às populações que se instalam perto da linha de costa e às autoridades, obrigadas a gerir uma situação de conflito entre o meio e as gentes que o ocupam. Na segunda parte, trataremos, com detalhe, da emergência do Algarve – quase desconhecido até aos anos 50 – como principal região turística nacional, explicando as razões para a sua afirmação como principal estância balnear do país. A escolha do Algarve como objecto de estudo específico prende-se com razões pessoais – visto que ali vivemos grande parte da nossa infância -, mas sobretudo com motivos científicos. O grande isolamento daquela região em relação ao restante território nacional até à segunda metade do século XX e o início tardio da ocupação intensiva da sua faixa costeira com fins balneares, fazem deste

⁴⁰ J. Alveirinho Dias, “Evolução da zona costeira portuguesa....”, p. 9.

espaço um caso muito especial, tendo em conta o seu desenvolvimento surpreendente em pouco mais de três décadas, graças ao empenho das autoridades e dos investidores privados em transformá-lo num destino turístico alternativo à vizinha Espanha. Os custos da instalação do “progresso” no Algarve tiveram repercussões profundas no seu litoral, gerando graves problemas nos sistemas naturais, que põem em causa a própria sustentabilidade do turismo, ainda hoje, bandeira do sucesso algarvio. Como exemplo, analisaremos a situação paradigmática da Praia da Rocha, descortinando o percurso da sua ocupação histórica desde o final do século XIX até aos nossos dias, isto é, desde o momento em que o seu afamado cenário natural atraiu os primeiros banhistas até à construção das torres de apartamentos que hoje (des)caracterizam a paisagem daquela que chegou a ser conhecida como a “mais bela praia algarvia”.

2.4. Delimitação cronológica

A ideia de analisarmos a evolução do litoral português na perspectiva da sua ocupação histórica levou-nos a estipular como balizas cronológicas a fracção temporal que vai de 1851 a 1990. O estabelecimento destes limites não significa, porém, a sua intransponibilidade. Com efeito, estas datas servem apenas para marginalizar um período de mais de um século que nos parece fundamental para compreender o processo de ocupação da orla costeira nacional e as mutações por ela sofridas tendo em conta o despontar, primeiro, da vilegiatura marítima, e depois, do turismo de massas. O ano de 1851 foi escolhido como referência por representar o início da administração de Fontes Pereira de Melo – a Regeneração –, que significou uma acalmia na situação política e económica do país, depois da primeira metade de Oitocentos ter sido marcada pelas Invasões Francesas, as guerras civis, a instauração do regime liberal e a instabilidade governativa. Foi naquela conjuntura que se criaram as condições necessárias para o desenvolvimento de uma burguesia enriquecida, ávida de se lustrar com as práticas intemporais da aristocracia, copiando o seu hábito de frequentar as praias com intuítos terapêuticos. Foi também naquele ambiente político, económico e social que surgiram as condições para uma melhoria de vida generalizada que permitiu que um conjunto cada vez maior de indivíduos pudesse usufruir dos benefícios dos banhos de mar; sendo que simultaneamente a política fontista de desenvolvimento material – nomeadamente na área dos transportes e vias de comunicação – possibilitou a deslocação a baixo custo

de mais gente para as localidades costeiras e trechos (quase) desertos do litoral, onde se assistiu ao nascimento de novas povoações, como resposta a uma maior procura dos espaços marítimos. O movimento sazonal de fruição das praias permaneceu ininterrupto – embora registando abrandamento no ritmo de crescimento durante períodos conturbados como a implantação da República e as duas Grandes Guerras - até aos nossos dias, tendo-se intensificado sobremaneira com o aparecimento e difusão do automóvel, o alargamento dos tempos livres (direito às férias, férias pagas, adopção do fim-de-semana à inglesa) e o aumento do nível de vida da população.

A data adoptada para término da investigação – 1990 – foi escolhida tendo em conta que se pretendia abranger o período de intenso crescimento do turismo nacional que se seguiu ao 25 de Abril de 1974, que se reflectiu na urbanização intensa (desordenada e caótica) da maioria das povoações balneares do país; e o aparecimento da primeira legislação de regulação urbanística do território e de preservação dos valores naturais do litoral, na sequência da entrada de Portugal na CEE (1986). A partir da década de 90 verifica-se o aumento exponencial das reflexões de carácter científico e técnico sobre o litoral português, que se traduziu na produção de inúmeros estudos sobre as transformações recentes daquele espaço e a necessidade de delimitar regras à sua ocupação/utilização no âmbito do ordenamento do território e da conservação da Natureza. Pareceu-nos, pois, que em matéria de conhecimento científico o litoral se encontrava amplamente tratado daquela data em diante, sendo mais útil trabalhar as épocas precedentes, em que a informação relevante é de mais difícil acesso para aqueles que não dominam a pesquisa e tratamento de fontes históricas, existindo assim todo um amplo campo de investigação por desbravar no que diz respeito à elaboração de uma história do litoral português. Acrescentamos ainda, que as balizas cronológicas estabelecidas serão flexíveis sempre que se entenda necessário para explicitar determinados fenómenos ou desenvolver uma dada interpretação dos acontecimentos. Para efeitos concretos, esta dissertação abrangerá um tempo longo que decorre entre a Idade Média e os dias de hoje, embora se centre no período fixado, entre os séculos XIX-XX – com particular incidência na segunda metade deste -, no que concerne à análise pormenorizada de situações específicas do tempo curto.

2.5. Estrutura do trabalho

A dissertação está organizada em duas partes (I. e II.): uma, dedicada ao litoral português em geral, com maior incidência na orla costeira ocidental a norte do Tejo, por razões que já explicitámos antes; a outra, consagrada ao Algarve. Estas partes dividem-se em dois grandes capítulos (A. e B.) que se subordinam a diferentes temáticas. No primeiro (A.) será desenvolvida a ideia geral que as representações do litoral são construções históricas, com carácter iminentemente subjectivo e social, porque produto de comunidades, com características políticas, económicas, culturais e mentais distintas que determinam as suas interpretações sobre o meio envolvente. No segundo capítulo (B.), trabalharemos partindo do pressuposto que pensar o litoral é atribuir-lhe um significado e/ou uma utilidade, o que tem consequências físicas sobre o meio – como a construção de estações balneares, a edificação de segundas residências, o aparecimento de estruturas de defesa costeira e outras. Depois de historiar a presença das marcas humanas na paisagem faremos uma análise das suas repercussões nos sistemas costeiros. Veremos também como a reacção da Natureza às acções antrópicas exige novas respostas do homem para lidar com as situações criadas pela sua interferência nos equilíbrios naturais.

Dentro deste esquema geral, começaremos por mencionar a situação da costa portuguesa no início do século XIX, explicando as assimetrias de povoamento entre os litorais abertos e os litorais abrigados, mostrando que as razões históricas para o despovoamento dos primeiros se prendem não só com motivos reais e concretos – pirataria e corso, naufrágios e tempestades, escassez de recursos -, mas também com todo um imaginário criado em torno do medo do desconhecido e do temor dos seres maravilhosos que se acreditava habitarem a infinitude do mar-oceano (I.A.1). Depois falaremos da invenção social da praia, sob indicação terapêutica, fenómeno que se inicia em Inglaterra e França ainda no século XVIII, mas que só se instala em Portugal na centúria seguinte. Daremos a conhecer as vivências, práticas e sociabilidades associadas ao usufruto do espaço marítimo que, reservadas inicialmente às elites, contribuíram para a democratização do uso do espaço litoral, logo que a melhoria das condições de vida, a instituição do direito às férias (pagas) e o desenvolvimento dos transportes permitiram a deslocação das massas para a faixa costeira (I.A.2). Ainda no capítulo dedicado às representações ou modos de pensar o litoral, analisaremos como o Estado português, na forma dos vários governos que se sucederam no período em estudo, perspectivou a orla

marítima nacional, considerando a sua importância estratégica, política e económica, tendo em conta a sua defesa militar, o contributo das pescas e do comércio marítimo e o peso dos portos portugueses. Depois, veremos como a sua preocupação em controlar este espaço periférico para melhor aproveitar os seus recursos se consubstanciou na criação de missões de reconhecimento científico e de representação cartográfica do litoral, no aproveitamento de extensas áreas sem utilidade – as dunas costeiras -, e na produção de legislação específica – a consignação da figura jurídica do Domínio Público Marítimo - com vista a garantir a sua jurisdição sobre este território e sobre as actividades ali desenvolvidas. Observaremos ainda como o despontar do turismo balnear, o seu desenvolvimento e importância económica determinaram o olhar presente das autoridades nacionais sobre o espaço litorâneo, definindo todo um conjunto de políticas de turismo e orientações estratégicas para a orla costeira (I.A.3).

Em seguida, analisaremos as práticas e consequências da intervenção humana no litoral (I. B), começando por ver como se efectuou a antropização do espaço costeiro: quer pela transformação dos seus primitivos aglomerados populacionais – os povoados piscatórios – em centros urbanos de média/grande dimensão, sob a pressão do turismo de massas; quer pela realização de grandes obras - intervenções de carácter portuário /fluvial e alterações nos regimes agrícolas e florestais - em todo o território nacional com impacto significativo sobre a faixa costeira (I.B.1). Depois procuraremos avaliar as repercussões das acções antrópicas mencionadas, fazendo referência à evolução recente da linha de costa, especialmente aos fenómenos de erosão costeira e seus impactos sobre as populações, com base em informações recolhidas nas fontes históricas consultadas. Interpretados os dados existentes à luz do conhecimento científico actual colocaremos algumas hipóteses de explicação para o agudizar dos fenómenos de erosão na costa portuguesa nos últimos dois séculos, sobretudo a partir do século XX. Ainda no âmbito desta discussão analisaremos com pormenor o caso de Espinho, a situação mais conhecida (e bem documentada) de destruição causada pelo mar, no período de Oitocentos. Por último, referiremos as medidas de protecção do espaço costeiro adoptadas pelas autoridades nacionais, na tentativa de garantir a manutenção da linha de costa actual e de assegurar a gestão de um território caracterizado pela sua complexidade e pela multiplicidade de utilizações contraditórias (I.B.2).

Na segunda parte (II.) trataremos especificamente da orla costeira algarvia. Primeiro, faremos a caracterização do território tendo em conta as vivências e representações daquele espaço (II.A). Veremos o tipo de povoamento, as actividades

económicas predominantes, os transportes e vias de comunicação existentes, assinalando as continuidades e mudanças na região - aberta ao mundo pela via marítima, mas isolada do resto do país pelas dificuldades de comunicação terrestre -, antes da afirmação do turismo de massas (II.A.1). Em seguida, abordaremos a questão da emergência do fenómeno balnear ainda no século XIX e o despontar do turismo algarvio na centúria seguinte, explicando como, graças à propaganda e à construção do aeroporto de Faro (1965), o “segredo mais bem guardado da Europa” se transformou em destino de eleição de turistas ingleses e alemães e dos próprios portugueses, sobretudo a partir do 25 de Abril (II.A.2). Depois analisaremos o modo como as autoridades nacionais, à semelhança do que aconteceu em Espanha, procuraram converter o Algarve numa grande região turística capaz de atrair divisas estrangeiras em larga escala: faremos referência aos vários estudos e projectos que foram encomendados para aquela província e à sua (reduzida) aplicação (II.A.3). No último capítulo, que diz respeito às práticas e consequências da ocupação antrópica do litoral algarvio (II.B), trataremos da transformação das povoações costeiras sob pressão de uma intensa procura, referiremos os problemas decorrentes do crescimento urbano excessivo e falaremos ainda de algumas intervenções humanas – obras portuárias e fluviais, agricultura e florestas – com reflexo no litoral (II.B.1). Depois, dedicar-nos-emos à caracterização da linha de costa algarvia e ao impacto das intervenções antrópicas na sua evolução recente, indicando também as medidas de salvaguarda implementadas pelas autoridades e a sua (in)eficácia na resolução dos problemas existentes (II.B.2). Por fim, faremos um estudo de caso da Praia da Rocha, considerada um paradigma da antropização da orla costeira algarvia. Observaremos o despontar desta estância balnear, o seu crescimento urbanístico e os planos de urbanização de que foi alvo, verificando estas transformações em pormenor pela análise da cartografia e iconografia disponíveis. Veremos depois as razões que determinaram a sua alimentação artificial no início dos anos 70 e como este procedimento contribuiu para alterar profundamente não só a paisagem natural existente, mas também a fâcies urbana sobranceira à praia, artificializando por completo aquele espaço (II.B.3).

Parte I. Evolução da ocupação histórica do litoral português na época contemporânea: representações, práticas e consequências

A) História das representações do litoral

A percepção que temos do litoral não é natural, imanente ou intemporal⁴¹. É uma construção social que se inscreve na «variabilidade geográfica, histórica e sociológica em que se produzem as actividades humanas»⁴², que se modifica com a passagem do tempo e em função das diferentes modalidades de vivenciar – em termos cognitivos, sensoriais e motores – a orla costeira. Com efeito, o olhar de um indivíduo ou de uma sociedade sobre a paisagem litoral é sempre uma apropriação subjectiva do meio físico subjacente, conferindo-lhe um significado simbólico que traduz uma perspectiva crítica sobre o mundo envolvente.

Fazer uma história das representações do litoral é, pois, tentar perceber de que forma evoluiu a ideia que hoje temos sobre este espaço, tendo em conta que todo e qualquer espectador da paisagem marítima se insere num sistema histórico-cultural e socioeconómico que condiciona as suas interpretações. Ao longo dos tempos, o modo de pensar o litoral sofreu profundas alterações – território do vazio⁴³, último vestígio do dilúvio bíblico, fronteira entre o caos e a ordem, cais de embarque para novos mundos, porto de chegada de riquezas e produtos maravilhosos, ermo povoado de dunas áridas, área para estender redes e atracar os barcos vindos da pesca, local de busca do “eu” para os espíritos românticos, paisagem de pura contemplação estética, estação balnear com fins terapêuticos, lugar de fruição lúdica e veraneio –, que reflectem a variabilidade de práticas, comportamentos, sensibilidades, formas de sociabilidade, que se desenvolveram em torno deste espaço, constituindo um verdadeiro código de leitura e interpretação da apreciação e utilização, económica, política, científica, estética, terapêutica e/ou lúdica, que cada grupo humano faz dele.

Território ignorado e evitado, durante muitos séculos, associado a más experiências como o ataque de piratas, naufrágios, temporais e invasões do mar, o litoral permaneceu entregue àqueles que se dedicavam à pesca, à navegação de cabotagem ou à defesa da fronteira marítima, até ao despertar do desejo colectivo da praia, fenómeno que se iniciou em Inglaterra e França a partir meados do século XVIII e um pouco mais tarde em Portugal, na segunda metade do século XIX. As margens marítimas surgiram

⁴¹ André Lespagnol, “Avant-propos”, *Représentations et Images...*, p. 11.

⁴² Francisco Oneto Nunes, “O trabalho faz-se espectáculo: a pesca, os banhos e as modalidades do olhar”, *Revista Etnográfica*, vol. VII (1), 2003, p. 132.

⁴³ Expressão utilizada por Alain Courbin para se referir à não ocupação de grandes extensões do litoral europeu antes da sua “descoberta” em finais do século XVIII. *Op. cit.*

então como uma alternativa aos males da civilização, atribuídos à vivência nos grandes aglomerados urbanos, revelando uma nova preocupação com a saúde e o cuidado do corpo, em resposta à melancolia dos espíritos que parecia ter atingido os estratos mais elevados da sociedade. Valorizado e procurado pelo homem moderno, na era pós-industrialização, enquanto “paisagem natural”, o litoral foi sendo paradoxalmente “domesticado e civilizado”, de forma a garantir as necessidades de culturalização daqueles que ali se instalavam⁴⁴.

A orla costeira foi desde cedo vista pelo Estado como uma área privilegiada do ponto de vista estratégico, político e económico: espaço de fronteira e local onde decorriam actividades de grande importância para a economia nacional, o litoral mereceu a atenção dos poderes públicos e foi alvo de investimentos significativos no que diz respeito à sua defesa (militar) e à construção de infra-estruturas de apoio à pesca, ao comércio marítimo e à navegação. A partir do século XIX, esta área suscitou novos interesses e preocupações às autoridades, que envidaram vários esforços no sentido de melhor conhecer e controlar a periferia marítima, apostando no seu reconhecimento cartográfico e na criação de legislação que ressaltasse o direito primordial do Estado sobre este território. O conceito jurídico de “Domínio Público Marítimo”, então formulado, garantiu àquele um papel activo e tutelar sobre todas as estratégias de intervenção relativas ao espaço litorâneo. Nesta mesma época, uma nova actividade económica – o turismo balnear – obrigou as autoridades a pensar este espaço de outra forma, incentivando-as a promovê-lo, a publicitar os seus atractivos e potencialidades, a melhorar os equipamentos e divertimentos associados ao uso social e lúdico da praia, a facilitar o acesso ao litoral e a garantir a instalação dos turistas nas melhores condições possíveis. A orla costeira converteu-se no principal destino de férias de portugueses e na maior atracção turística do país, passando a ser visitado sazonalmente por grandes massas populacionais que alteraram irremediavelmente as suas características naturais e as actividades tradicionais ali desenvolvidas.

⁴⁴ Helena Machado, *Op cit.*, p. 23.

1. O medo do mar e o povoamento da orla costeira

Durante séculos, o mar parece ter inspirado um verdadeiro temor às populações do ocidente europeu: para uma civilização essencialmente terrestre, compartimentada em espaços físicos reduzidos, já que as deslocações eram difíceis e morosas, o oceano surgia como o território do desconhecido, vestígio último do dilúvio bíblico, habitado por seres fantásticos que escapavam à ordem imposta por Deus.

Jean Delumeau, ao fazer o inventário dos receios que atormentaram as gentes entre os séculos XIV e XVIII, não hesitou em catalogar o mar como um dos mais comuns “*topos* de medo” do imaginário ocidental. Perante a imensidão do oceano o homem sentia-se pequeno e frágil, o espaço marítimo encarnava o que havia de mais poderoso e terrível, assumindo uma dimensão negativa de anti-elemento, que o convertia em lugar de perdição e morte⁴⁵. A tempestade, tema recorrente na literatura da época, era mais facilmente associada à manifestação de forças malignas e demoníacas, destinadas a castigar os pecadores, do que tomada como fenómeno natural⁴⁶.

Neste contexto, o litoral surgia como local de charneira entre dois universos distintos, o da ordem e o do caos. A linha de costa, banhada pela força indómita das ondas e pontilhada de ameaçadores rochedos negros, era um cenário desolador que evocava a cada momento a essência de *limes* incerto entre o concreto da terra e o desconhecido do mar, onde o ser humano não tinha hipótese de sobrevivência. Os perigos que dali provinham, fossem eles reais ou imaginários – monstros e seres fantásticos, tempestades, piratas, naufrágios, epidemias -, alimentavam a tradição de repulsa pela beira-mar.

Para Alain Corbin, o medo e a aversão pelo oceano, lugar de mistérios insondáveis, explicam o sentimento de repugnância que promoveu o afastamento dos espaços litorâneos e a incapacidade global de apreciação desta paisagem antes da emergência do desejo da praia, em finais do século XVIII⁴⁷.

No caso português, o contacto da população com a orla costeira vem de tempos imemoriais, mas há que distinguir duas realidades distintas: os litorais abrigados e os litorais abertos. A ocupação humana nos primeiros - estuários, lagoas costeiras e baías de grande concavidade - é muito antiga, sendo que as vilas e cidades com as mais

⁴⁵ Jean Delumeau, *La peur en Occident (XIV-XVIII siècles). Une cité assiégée*, Paris, 1978, pp. 31 e 36.

⁴⁶ Id., *Ibid.*, pp. 38-39.

⁴⁷ Alain Corbin, *Op. cit.*, p. 11.

longas tradições marítimas se localizam primordialmente nestes espaços, florescendo graças à sua situação privilegiada (perto do mar, mas longe dos seus perigos) e à prática de actividades como o comércio (de cabotagem e internacional) e a pesca. Já no que toca aos segundos, os trechos quase rectilíneos e pobres em reentrâncias da orla costeira nacional, esses permaneceram desertos ou habitados apenas por pequenas comunidades de pescadores, até meados do século XIX. É sobretudo sobre estes que incide a nossa análise, uma vez que este é o verdadeiro “território do vazio” de que fala Corbin, sendo aqui que, a partir da segunda metade do século XX, os impactos da acção antrópica atingiram maiores proporções e que os riscos inerentes à presença humana se tornaram acrescidos. Daqui em diante, a não ser que expresse o contrário, quando falamos em litoral referimo-nos aos litorais expostos.

1.1. Os perigos do litoral português

1.1.1. Um visão fantástica do oceano

No imaginário medieval, o oceano comportava em si os aspectos negativos de uma dimensão desconhecida, perigosa e adversa. «As raízes culturais desta convicção remontam, em parte, ao texto bíblico e às fontes da Antiguidade, mas reportam-se também às elucubrações da ciência da época»⁴⁸. A ausência de meios intelectuais e científicos para perceber os contornos da orbe impeliu à construção de visões de conjunto onde o mito e o fantástico se misturavam com elementos concretos para forjar uma concepção simbólica do espaço. Os planisférios em forma de T reflectem essas noções geográficas: no centro do mapa ficava a Cristandade, signo da civilização, da ordem e da harmonia; para lá dela, na periferia das terras conhecidas, reinava a idolatria, o caos, a desordem, os monstros e os excessos da natureza. A envolver o mundo habitado, surgia o Oceano representado graficamente como elemento exterior/marginal à obra de Deus, e por isso entendido como lugar do não-humano e da incomensurabilidade do vazio.

Esta mundividência encontrava-se particularmente difundida nos círculos do saber livresco, mas é questionável que as populações marítimas a compartilhassem. Os estudos de Patrick Gautier Dalché revelam que os povos em contacto directo com o mar

⁴⁸ Luís Adão da Fonseca, “O horizonte insular na experiência cultural da primeira expansão portuguesa”, *Portos, escalas e ilhéus no relacionamento entre o Ocidente e o Oriente. Actas do Congresso Internacional Comemorativo do regresso de Vasco da Gama a Portugal*, vol. I, s.l., 2001, p. 60.

possuíam «conhecimentos mais exactos e menos preconceituosos acerca das ilhas do Oceano do que os mestres responsáveis pelo ensino vulgar da geografia e cartografia. Este facto, observado por ele sobretudo em escritos do Norte da Europa, parece verificar-se também em Portugal»⁴⁹. Contudo, até ao século XIV, a precariedade das embarcações e os diminutos conhecimentos técnicos de navegação impediam que os mareantes se atrevessem a rumar em direcção ao mar alto, limitando-se a sulcar o Atlântico junto à costa, reflexo duma experiência prática herdada das águas confinadas do Mediterrâneo. O carácter aberto do Oceano imprimia receio às próprias gentes marítimas, porque, de acordo com as suas crenças, para além de um certo limite, era impossível regressar⁵⁰. A terra servia de ponto de referência, a sua presença no horizonte estabelecia a fronteira entre o mar conhecido (navegável e fonte de sustento) e o oceano infinito, espaço por excelência do maravilhoso e da perdição.

1.1.2. Pirataria e corso

Para as populações costeiras, o temor infundido pelo Oceano assumia contornos vagos e imprecisos, mas os perigos reais que vinham do mar geravam medos concretos. Com efeito, durante muitos séculos, o litoral português foi alvo frequente da acção de piratas e corsários, de diferentes nacionalidades. Primeiro, ainda nos alvares da nacionalidade, foram os normandos; depois, os muçulmanos que ocupavam parte da Península; na época dos Filipes, os ingleses, franceses e holandeses, inimigos da coroa espanhola; em tempos mais recentes, predominavam os marroquinos e argelinos. Estes piratas atacavam não só as naus que vinham da Índia e do Brasil, como também as pequenas embarcações que navegavam ao longo da costa em actividades de cabotagem ou pesca. Não raras vezes, atreviam-se mesmo a desembarcar com o objectivo de pilhar os povoados mais próximos e de raptar homens, mulheres e crianças, que eram levados para o Norte de África, onde eram vendidos como escravos ou ficavam cativos até ao pagamento de um resgate.

Este tipo de ataques prolongou-se até ao primeiro quartel do século XIX. A ousadia dos piratas não tinha limites, os periódicos - o *Mercúrio Português*, a *Gazeta de Lisboa* e o *Diário do Governo* - documentam algumas das suas acções: em 1718, os “mouros” tomaram alguns barcos de pescadores nas vizinhanças de Cascais; em 1721,

⁴⁹ Patrick Gautier Dalché apud José Mattoso, “Antecedentes medievais da expansão portuguesa”, *História da Expansão Portuguesa*, dir. de Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. I, Lisboa, 1998, p. 16.

⁵⁰ Luís Adão da Fonseca, *Op. Cit.*, p. 60; Id., “A visão do Oceano no século XV”, *Jornal de Letras*, Lisboa, 13-03-1990, n.º 401, pp. 16-17.

dois corsários, apresaram no Cabo de S. Vicente uma balandra holandesa, que vinha de Roterdão, carregada de géneros para Portimão; anos mais tarde, 17 pessoas de Viana foram feitas cativas, junto à fortaleza de S. João da Foz⁵¹. As autoridades esforçavam-se por travar estes ataques consolidando os sistemas de defesa do litoral e enviando navios para patrulhar as águas costeiras⁵², mas quando havia desembarques, cabia às populações locais rechaçar o inimigo: «tocou-se logo a rebate na terra, soaram os sinos das freguesias de Esmoriz, Paramos e Silvalde, e concorreu muita gente à praia. (...). É para admirar a prontidão, e zelo, com que acudiram à defesa do País não só os homens, mas ainda as mulheres carregadas com cestos de pedras»⁵³.

As investidas dos piratas tinham lugar um pouco por todo o litoral português - Viana do Castelo, barra do Douro, Berlengas, Cabo da Roca, barra de Tejo -; mas, a zona mais atingida era a costa algarvia, não sendo de admirar que os pescadores daquela região se recusassem a afastar-se «porque lhes é mui perigoso, e arriscado o saírem a pescar; pois que piratas infestam as costas de Portugal, e do Algarve com latrocínios marítimos»⁵⁴: «bastaria ter falado com os desgraçados que o nosso Governo mandou há poucos anos resgatar a Argel para saber com que segurança os pobres Algarvios vão pescar a Larache a cavalinha»⁵⁵. Esta situação era tão frequente que havia ordens religiosas especializadas na recuperação dos cativos⁵⁶. Este gravíssimo problema só veio a ser debelado com a assinatura de tratados de paz celebrados com Marrocos (1774) e a Argélia (1813). Contudo, estes acordos custaram caro à diplomacia portuguesa, já que sendo o corso a principal fonte de rendimento destes Estados, foi necessário pagar importantes compensações financeiras para que abandonassem tão lucrativo negócio⁵⁷.

As acções de pirataria tiveram consequências profundas no quotidiano daqueles que viviam junto à costa. O medo de um possível ataque e a angústia gerada pelas notícias, falsas ou verdadeiras, que circulavam entre as populações ajudavam a criar um

⁵¹ *Gazeta de Lisboa*, n.º 21, 26-05-1718; *Id.*, n.º 40, 02-10-1721; *Id.*, n.º 35, 28-08-1727.

⁵² *Id.*, n.º 23, 04-06-1722;

⁵³ *Id.*, n.º 30, 24-07-1738.

⁵⁴ *Suplemento ao Diário do Governo*, n.º 42, 19-02-1822.

⁵⁵ *Diário do Governo*, n.º 47, 25-02-1822, pp. 336-337.

⁵⁶ A «Ordem da Santíssima Trindade e Redentores Gerais dos Cativos, [pôs] editais por todo o Reino, para que todos os Fiéis Cristãos, movidos da piedade, concorram com as suas esmolas para poder chegar o dinheiro (...), ao resgate do grande numero de pessoas, que estão sofrendo a aspereza daquela dura escravidão, até o último do presente mês de Maio, em que os ditos Padres hão de partir do porto desta Cidade para Barbaria», *Gazeta de Lisboa Ocidental*, n.º 19, 09-05-1726, p. 152.

⁵⁷ Carlos Cunha, *O corso norte-africano em finais do século XVIII e princípio do século XIX. Um tratado de paz com a Argélia em 1813*, Lisboa, 2003, p. 7.

clima de tensão permanente. Os rebates alarmistas e a necessidade de manter sentinelas em pontos-chave da costa exigiam mão-de-obra abundante, que era desviada das tarefas piscatórias e agrícolas, perturbando o dia-a-dia destas comunidades⁵⁸. Em finais do século XVIII, o sequestro continuava a ser um dos maiores receios dos pescadores da Ericeira: a Misericórdia daquela vila, instituída em 1715 e financiada pelos homens do mar, tinha como principal função o resgate de cativos e o apoio às famílias, cujos maridos, pais e irmãos estavam presos no Norte de África⁵⁹. Alguns autores defendem que estas incursões foram responsáveis pelo despovoamento de certas zonas do litoral, com a fuga dos habitantes para regiões do interior⁶⁰.

As marcas do temor inculcado pelos piratas ficaram assinaladas na literatura popular portuguesa: nos *Romanceiro(s)* é possível encontrar poemas que mostram como estes episódios estavam fortemente enraizados na memória do povo, são disso exemplo os versos *Moiros partem mar abaixo, A filha do rei de Marrocos*⁶¹, *As duas irmãs*⁶² e *O Cativo*⁶³. Os relatos destas aventuras foram também amplamente divulgados através da literatura de cordel: as histórias de pirataria e o drama vivido pelas vítimas povoavam o imaginário popular. Publicadas sob a forma de folhetos⁶⁴, eram vendidas na rua obras como a *Relação do sucesso que teve um corsário de levantados, que havia tempos andava infestando os mares, cativando muitas embarcações*⁶⁵ ou a *Memorável relação da perda da nau Conceição que os turcos queimaram à vista da barra de Lisboa e vários sucessos das pessoas que nela cativaram*⁶⁶. Ainda hoje perduram alguns

⁵⁸ F. Ribeiro da Silva, "Pirataria e corso sobre o Porto. (Aspectos seiscentistas)", Separata da *Revista de História*, vol. II, Porto, 1979, pp. 9-10 e 27.

⁵⁹ Maria da Conceição Reis, *A pirataria argelina na Ericeira no século XVIII*, Ericeira, 1998, pp. 34-35.

⁶⁰ F. Ribeiro da Silva, *Op. cit.*, p. 26; Id., "O corso inglês e as populações do litoral lusitano (1580-1640)", *Actas do Colóquio "Santos Graça" de Etnografia Marítima*, III, Póvoa do Varzim, 1985, p. 329.

⁶¹ J. Leite de Vasconcelos, *Romanceiro português*, Coimbra, vol. I, 1958, p. 208 e vol. II, 1960, p. 214.

⁶² «Partiu o conde de Arcelo/Para uma grande romaria/ D'onde foram descansar/ Em uma praia mui fria./ O conde entendeu a capa./ Condessa sua mantilha;/ Lá por essa noite dentro/ Galé de mouro havia;/ Quiseram cativar o conde./ Ele como homem não queria;/ Já o conde fica morto,/ Já a condessa vai cativa». Teófilo Braga, *Romanceiro geral português. Romances de aventuras, históricos, lendários e sacros*, vol. II, Lisboa, 1907, p. 134.

⁶³ «Eu vinha do mar de Hamburgo/Numa linda caravela;/ Cativaram-nos os moiros/ Entre la paz e la guerra;/ Para vender-me levaram/ A Salé que é a sua terra/ (...)», Id., *Ibid.*, p. 147.

⁶⁴ António Rocha Madahil, *Etnografia e História. Bases para a organização do Museu Municipal de Ílhavo*, Ílhavo, 1933, pp. 65-66.

⁶⁵ Félix Feliciano, *Relação do sucesso que teve um corsário de levantados, que havia tempos andava infestando os mares, cativando muitas embarcações*, Lisboa, s.d.

⁶⁶ João Carvalho Mascarenhas, Lisboa, 1627 publicado in *Viagens e naufrágios célebres dos séculos XVI, XVII e XVIII*, dir. de Damião Peres, Porto, 1937-38.

vestígios deste medo ancestral, é o caso da expressão «andam mouros na costa», que continua a ser utilizada, embora poucos saibam qual a sua origem e sentido inicial⁶⁷.

1.1.3. Naufrágios, tempestades e galgamentos oceânicos

As evocações negativas associadas ao oceano apoiavam-se nas situações concretas e tantas vezes pungentes da vida marítima: piratas e corsários não eram o único perigo da costa portuguesa, os naufrágios eram muito frequentes, especialmente quando a navegação era dificultada pelas características morfológicas da orla marítima e pelas condições atmosféricas. Os pontos negros do litoral, no que respeita a desastres com embarcações, eram sobretudo as barras de Lisboa e do Porto, Caminha, Viana do Castelo, Aveiro, Nazaré, S. Martinho do Porto, Figueira da Foz, Peniche, Vila Nova de Milfontes, Lagos, Portimão e Faro. Por si, os naufrágios não faziam com que as pessoas não quisessem viver no litoral – às vezes eram até uma fonte de rendimento para as populações locais que viviam da recuperação dos salvados -; contudo, contribuía para instilar o medo do mar, já que a morte nas águas, não permitindo a administração dos últimos sacramentos e o cumprimento dos rituais cristãos de culto dos mortos por falta de um corpo, era profundamente temida estando associada à crença na danação eterna⁶⁸.

Os incidentes que ocorriam junto à costa eram dramáticos: perder a vida no fim da viagem, à vista de terra e de populações que assistiam sem nada poderem fazer, devido à agitação marítima ou à falta de meios de socorro, era um momento terrível de agonia colectiva. De muitas embarcações nada se sabia até que os destroços surgissem na praia: «na força de uma violenta tempestade, um grosso Navio com o mastro grande partido, com as velas todas rasgadas, sem leme, e inteiramente à matroca e discrição das ondas, veio a ficar atravessado na Costa [do Furadouro]. Dos papéis que se acharam, constou, que era a nau Inglesa, John Palmer, (...), e vinha de Calcutá com uma carga muito importante. Supõem-se, pelos mesmos papéis, que trazia 400 pessoas, as quais todas perecerão, tendo vindo ter a terra só quatro cadáveres até ao dia 15»⁶⁹.

Os relatos de naufrágios foram muito populares junto do público entre os séculos XVI e XIX. Embora se desconheça a tiragem destes opúsculos, sabe-se que muitos deles eram impressos várias vezes e que as edições se esgotavam rapidamente. Por exemplo, a narrativa do naufrágio do vapor *Porto*, ocorrido em Março de 1852, teve três

⁶⁷ Carlos Cunha, *Op. cit.*, p. 5.

⁶⁸ Alain Cabantous, *Le ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime (XVe-XIXe siècles)*, s.l., 1990, p. 51.

⁶⁹ *Gazeta de Lisboa*, n.º 74, 29-03-1814.

edições nesse mesmo ano. Este tipo de acontecimento dramático emocionava profundamente a opinião pública e tinha grande procura por parte dos leitores: se numa primeira fase isto se deve ao envolvimento de uma grande parte da população na aventura ultramarina⁷⁰; mais tarde, o empolamento da questão foi feito pelos jornais que viam neste tipo de notícias uma forma de aumentar as vendas (como ainda hoje acontece). A perda de vidas humanas e a dor das famílias, em particular aquelas que viviam da pesca, eram largamente exploradas nas primeiras páginas, como aconteceu em 1892: «Horrorosa desgraça na Póvoa do Varzim. Grande número de vítimas» ou «Tripulações inteiras, dezenas de homens, são devorados implacavelmente pelas ondas, (...). Nos anais dos naufrágios portugueses já há muito tempo que não se inscreve uma página tão dolorosa, tão pungente, tão trágica»⁷¹. Na tradição oral de algumas populações piscatórias também se conservava a memória de certos episódios, para lembrar a ameaça latente que pairava de forma permanente sobre a vida destas comunidades: «Em 25 de Março – houve uma grande paixão/ Dispaceram três rapazes – deste povo d’Armação/Té aqui não são chegados – nem à praia, à costa deram/(...)/Abalaram todos três – não levavam a certeza/ Que o mar que se levantava – da altura da fortaleza»⁷².

Os litorais são muito vulneráveis ao vento pelo que é frequente encontrar no registo histórico referências a ventos fortes (por via de regra associados a temporais no mar), inclusivamente a ciclones que, embora raros, aconteceram e permaneceram na memória das populações: «hoje às 11 horas da manhã foi vista uma tromba marinha no mar, ao sul desta vila [Póvoa do Varzim]. Do fenómeno só resultou um grande aguaceiro, vendo-se a tromba seguir por grande espaço de tempo na direcção de leste» ou «um grande tufão nesta costa [de Portimão] causou perda completa de sete barcas com carga»⁷³. Os temporais afectavam não só os navegantes, mas também as gentes ribeirinhas: a fúria dos elementos impedia os pescadores de exercerem a sua actividade, condenando-os em alguns casos à miséria e à fome, e obrigava ao encerramento das barras, prejudicando gravemente o tráfego marítimo. Não raras vezes, as ondas invadiam o areal e destruíam as edificações que lhe estavam mais próximas, quer

⁷⁰ Giulia Lanciani, *Os relatos de naufrágios na literatura portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Amadora, 1979, p. 29-31.

⁷¹ *Diário de Notícias*, 29-02-1892 e 01-03-1892, p. 1.

⁷² J. Leite de Vasconcelos, *Op. cit.*, vol. II, p. 472.

⁷³ *Diário de Notícias*, 21-10-1894, p. 1 e 28-03-1890, p. 1.

fossem simples cabanas de pescadores, quer povoações de pedra e cal e estruturas portuárias. O conhecido caso dos galgamentos marítimos em Espinho, nos finais do século XIX, causou impacto profundo junto da sociedade civil, porque se tratava de uma famosa estação balnear e várias das habitações destruídas, para além dos palheiros dos pescadores, pertenciam a gente influente e de recursos.

É preciso ainda lembrar que, por ocasião do terramoto de 1755, um maremoto devastou parte da costa portuguesa, atingindo sobretudo o litoral a sul de Peniche, submergindo várias povoações. Segundo os testemunhos da época, «o mar desta costa [Algarve] subiu tantas varas sobre a sua superfície, que entrando pelas ribanceiras inundou os campos; e quando retrocedeu levou consigo as Fortalezas que nela havia para impedir os desembarques dos Mouros, e com elas toda a Vila de Albufeira que lhe estava sobranceira na mesma costa, deixando nos matos um grande numero de peixes grandes, e pequenos»⁷⁴. A destruição causada pela subida catastrófica do nível do mar terá, sem dúvida, deixado marcas significativas entre os sobreviventes e nas gerações posteriores.

1.1.4. Monstros e outros seres maravilhosos

Piratas, naufrágios, temporais, galgamentos, maremotos, todos estes factores terão ajudado a reforçar a imagem do litoral como espaço de charneira entre dois mundos distintos – a ordem da terra e o caos do mar-oceano, território de ninguém, universo do maravilhoso, onde o ser humano podia deparar com todo o tipo de perigos, quer provenientes da força indómita da natureza, quer do encontro com seres estranhos e fabulosos. «Na Idade Média, numa época de obscurantismo e de pouca divulgação cultural ou científica, o povo gostava de imaginar monstros e coisas maravilhosas, bem como uma série de criaturas fabulosas a viver nos oceanos. (...). (...) antes de os naturalistas começarem a conhecer os animais marinhos e a inspirarem-se nos terrestres para lhes dar nome, muitos foram os encontros de pescadores e marinheiros com estes seres misteriosos. Destas observações, rápidas e fugazes à superfície do oceano, surgiram lendas e mitos que alimentaram gerações e gerações de homens do mar. Na origem destas fábulas está, sem dúvida, o desconhecido, o medo e as alucinações»⁷⁵. Séculos depois, apesar do desenvolvimento da ciência e dos progressos de carácter

⁷⁴ *Gazeta de Lisboa*, n.º 47, 02-11-1755.

⁷⁵ Cristina Brito, “Monstra Marina. Seres estranhos e desconhecidos nas viagens portuguesas de expansão e descoberta pelo Oceano Atlântico”, *Essays on Atlantic Studies*, Rianxo, 2006, p. 87.

técnico na arte da navegação, ainda que os monstros marinhos tivessem desaparecido da cartografia naval, no ambiente mental das populações ribeirinhas, eles continuavam a habitar o oceano e a alimentar a imagem demoníaca do mar. Segundo Cabantous, escritores como Michelet, Victor Hugo e Júlio Verne, com as suas descrições científicas de polvos gigantes e outros animais marítimos, contribuíram para a longevidade desta zoologia maligna que, resultando de uma cumplicidade entre a narrativa erudita e a cultura popular, perenizou e amplificou esta dimensão do imaginário⁷⁶.

Em finais do século XVIII eram ainda bastante comuns as notícias sobre o aparecimento de monstros junto à costa, como o homem marinho encontrado em Marselha ou o peixe monstruoso avistado no Tejo em 1748⁷⁷. A literatura tradicional portuguesa também reflecte esta crença de que o mar estava povoado de todo o tipo de animais fantásticos e que estes podiam ser encontrados, com alguma facilidade, por quem percorresse as praias. Na lenda de *A linhagem dos Marinhos*, D. Froião, caçador e monteiro, em suas aventuras «per riba do mar», encontrou uma formosa mulher (sereia, feiticeira, demónio) a quem deu o nome de “Marinha”⁷⁸. Nos contos populares, recolhidos por Leite de Vasconcelos, surgem histórias sobre encantos do mar e homens condenados a viver nas profundezas, peixes que falam e concedem grandes riquezas a quem os libertar, ou ainda sobre ossadas e imagens milagrosas encontradas nos areais de S. Torpes e de Tavira. Dizia-se também que, junto ao Cabo Carvoeiro, aparecia nas noites de luar uma sereia, outrora filha de um pescador local⁷⁹. Estas lendas, transmitidas oralmente ao longo de gerações, reforçam a ideia de que o mar foi durante muito tempo o espaço privilegiado do desconhecido, envolto numa aura de mistério, que simultaneamente fascinava e atemorizava as populações.

Ana Paula Guimarães, com base numa pesquisa intitulada *Lavar e Navegar*, refere que, no Cancioneiro Popular Português, «há muita terra, pouco mar», sendo que outros estudiosos haviam já notado a escassez de textos sobre o mar. Na tradição portuguesa, o mar quando é cantado é-o enquanto espaço de pesca, de sobrevivência. O oceano, sobretudo nos litorais expostos, é o elemento hostil que é preciso enfrentar para

⁷⁶ Alain Cabantous, *Op. Cit.*, p. 32

⁷⁷ Jacome Ferdinandisi, *Onomatopeia onanense ou anedótica do monstro anfíbio que na memorável noite de 14 para 15 de Outubro do presente ano de 1732 apareceu no Mar Negro...*, Lisboa, 1732; *Nova maravilha da natureza ou notícia rara e curiosa de um homem marinho que apareceu nas praias da cidade de Marselha...*, Lisboa, 1755; *Relação do monstruoso peixe que nas praias do Tejo apareceu em 16 de Maio deste presente ano de 1748*, s.l, s.d.

⁷⁸ Teófilo Braga, *Op. cit.*, vol. II, p. 72.

⁷⁹ J. Leite de Vasconcelos, *Contos populares e lendas*, Coimbra, 1964 e 1969, vol I, pp. 230, 487 e 549; vol. II, pp. 587 e 616.

ganhar o sustento: as águas que garantem o pão trazem também a morte e o desespero aos que dela dependem. Talvez por isto, aquela especialista em Literatura Tradicional afirme que a lírica «(de fundo medieval mas transmitida oralmente incorporando novos motivos até aos presente)» não adere à aventura atlântica: para aqueles que ficam, a viagem suscita dor, esquecimento, adultério... não merece ser cantada. Em sua opinião, «a mitificação da nossa relação com o mar parece ser feita pelos poetas e pelos *de fora*, que nos olham, os estrangeiros, que nos cultuam... e nós vamos nessa conversa»⁸⁰.

1.1.5. Esterilidade e escassez de recursos

Para além das ameaças, concretas ou imaginárias, que dificultavam a existência das comunidades costeiras, outra questão mais premente se lhes colocava, relacionada com a sua própria subsistência. A tipologia da orla marítima portuguesa não é propícia, em grande parte, ao desenvolvimento de bacias portuárias que ofereçam refúgio seguro às embarcações. Nas costas de tipo aberto – como na zona de Aveiro –, a acção dos ventos do quadrante noroeste empurra as ondas vigorosamente contra uma linha quase recta, formando uma ressaca violenta – uma das mais energéticas do mundo – que dificulta muito a passagem dos barcos, tornando a faina da pesca perigosa e quase impossível durante parte do ano. Noutros locais, como na costa vicentina, arribas escarpadas e abruptas, vagas alterosas e ausência de embocaduras fluviais limitam os pontos com acessibilidade ao mar. Por isso, a maioria dos portos situa-se em zonas abrigadas – estuarinas e lagunares – que oferecem condições mais propícias à navegação e à pesca⁸¹.

Por seu turno, a prática da agricultura no litoral é dificultada pela escassez de solos aráveis, pela ausência ou raridade da água doce, pela adversidade climática, pelos efeitos nefastos da salsugem marítima sobre as plantas e pela destruição dos campos agrícolas causada pelas areias soltas transportadas pelo vento. A estes factores (negativos) acresce ainda as características climáticas destas regiões – com fortes amplitudes térmicas diárias –, as dificuldades de locomoção na areia e a quase ausência de estradas e caminhos de acesso entre as povoações das proximidades e a beira-mar, sobretudo nas zonas onde predominam extensos campos de dunas. Assim, durante muito tempo, o espaço litoral impôs sérias limitações ao modo de vida (e sobrevivência)

⁸⁰ Ana Paula Guimarães, João Barbosa, Luís Cancela da Fonseca (org. de.), *Falas da Terra. Natureza e ambiente na tradição popular portuguesa*, Lisboa, 2004, pp. 198-202.

⁸¹ Carlos Diogo Moreira, *Populações marítimas em Portugal*, Lisboa, 1987, pp. 56-57, 60, 62 e 72.

das comunidades humanas, constituindo um local inóspito e hostil para populações que, por falta de meios científicos e técnicos, eram muito susceptíveis às flutuações dos recursos naturais disponíveis e às condições ambientais.

O medo dos perigos do mar, a vulnerabilidade aos temporais e aos galgamentos marítimos e os diminutos recursos à disposição dos indivíduos terão contribuído decisivamente para a escassez de povoamento de grandes trechos do litoral, determinando que estes constituíssem verdadeiros “territórios do vazio”. Embora com excepções, já que certos pontos da orla marítima – sempre em zonas abrigadas - foram densamente povoados desde os primórdios da nacionalidade (e ainda antes), a ocupação intensiva da faixa costeira, de forma quase contínua, de norte a sul do país, é, como veremos, uma realidade contemporânea, que se iniciou em finais do século XIX e ganhou maior proporção na segunda metade do século XX.

1.2. O povoamento da orla costeira

1.2.1. Ermamento da costa e medidas de povoamento

A orla costeira portuguesa foi sempre povoada e constituiu desde tempos imemoriais um foco de atracção para as populações do interior do país. José Mattoso acredita que, embora as condições de vida fossem difíceis e os ataques de piratas frequentes, o lucro gerado pelos trabalhos ligados ao mar era suficientemente importante para fixar os homens junto daquele⁸². Contudo, há que discernir de que tipo de litoral se fala, já que a «fachada marítima animada pelo comércio desde os tempos pré-históricos, o território onde [...] cresce[u] Portugal não se organizou [...], até há pouco tempo [século XIX], em função da própria linha litoral, mas aproveitando as vias de penetração constituídas pelos compridos estuários, (...)»⁸³. Este fenómeno não é exclusivamente português, antes caracteriza o tipo de povoamento de toda a costa europeia atlântica. Alain Cabantous refere que, apesar da multiplicação do tráfego comercial e da descoberta de outros mundo além Europa, entre os séculos XVI e XIX, o número de marítimos não aumentou proporcionalmente. Mais, durante este período, as gentes do mar distribuíram-se de forma irregular, evitando os litorais hostis - do Essex,

⁸² José Mattoso, *Op. cit.*, p. 18.

⁸³ Suzanne Daveau, “Comentário e actualização”, *Geografia de Portugal...*, vol. I, pp. 1140-1141.

do Languedoc, da Flandres, da Provença oriental, da costa gaulesa e da Estremadura portuguesa -, fixando-se de preferência nos territórios abrigados, como braços de mar e estuários, que ofereciam locais de implantação seguros e ricos em recursos. A Cornualha inglesa, o Kent, o Sussex, a parte oriental da costa escocesa, a Bretanha, as províncias bascas e a Galiza, são exemplos de espaços protegidos onde a presença humana era relativamente densa. Nos pequenos lugares de contacto estreito entre a terra e o mar predominava a figura do camponês-pescador, que vivia ao ritmo dos trabalhos complementares da agricultura e da pesca. A civilização marítima da Europa moderna desenvolveu-se sobretudo nas cidades portuárias de carácter estuarino, onde se concentravam as actividades de cabotagem e o comércio internacional. Mas, mesmo aqui as gentes do mar eram minoritárias em relação aos restantes habitantes⁸⁴.

Em Portugal, a situação revela-se muito semelhante: primeiro, a população marítima activa tinha uma expressão numérica diminuta; segundo, a maioria residia em duas grandes cidades – Lisboa e Porto – e em alguns aglomerados urbanos de média e pequena dimensão, que se localizavam em áreas estuarinas e lagunares abrigadas. Terceiro, a existência de pequenas comunidades piscatórias espalhadas pelo litoral exposto esteve sempre sujeita a «constantes fluxos e refluxos populacionais, quer por razões de segurança, quer pela flutuação dos recursos disponíveis»⁸⁵.

Com efeito, certos trechos da orla costeira (mesmo em zonas abrigadas) mostraram-se particularmente difíceis de povoar, o que levou alguns monarcas portugueses a conceder privilégios àqueles que se quisessem fixar em locais estratégicos do ponto de vista da defesa nacional, do comércio ou da pesca. D. Dinis, ao conceder o foral do antigo porto de Paredes (1282), com o objectivo de defender a costa dos piratas, determinou a instalação de 30 moradores, obrigados a ter pelo menos 6 caravelas preparadas para a pescaria. Já, D. João I, para promover o aumento da população de Castro Marim, em 1421, permitiu que ali pudessem viver 40 homiziados, livres de serem perseguidos pela justiça⁸⁶. Por carta de Afonso V, de 1478, se sabe «como para defesa do reino do Algarve», este ordenou «de se fazer o lugar de Vila Nova de Portimão e cercar», determinando que aquela terra fosse couto de homiziados⁸⁷. No reinado de D. João II, saltaram os mouros em terra e saquearam e incendiaram Vila

⁸⁴ Alain Cabantous, *Op. Cit.*, pp. 54-57.

⁸⁵ Carlos Diogo Moreira, *Op. cit.*, p. 157 e 161.

⁸⁶ Augusto Pinho Leal, *Portugal antigo e moderno. Dicionário geográfico, estatístico, corográfico...*, vol. II e IV, Lisboa, 1873-1890, pp. 208-210 e 483-484.

⁸⁷ Humberto Baquero Moreno, “Elementos para o estudo dos coutos de homiziados instituídos pela Coroa”, *Portugaliae Historica*, vol. II, 1974, p. 54.

Nova de Milfontes, deixando-a quase deserta. Para a defender e amparar, o rei concedeu-lhe, em 1486, o privilégio de couto de homiziados, permitindo-lhes viverem na vila e seu termo, com a condição de ajudarem a rebater as investidas dos mouros – o que foi de grande alcance, porque os principais moradores da vila tinham abandonado as suas casas e procurado domicílio noutras paragens⁸⁸. Existiram coutos de homiziados em vários pontos da costa: Caminha (1406), Adiça de Almada (1468), Vila Nova de Portimão (1478), Mexilhoeira (1495), Sesimbra (1496), Arenilha (1513) e Silves (antes de 1539)⁸⁹. A sua existência atesta a dificuldade de povoamento destes lugares em função da sua perigosidade e falta de recursos. É de ressaltar ainda o facto de os coutos se localizarem em zonas marítimas abrigadas, o que quer dizer que nem com homiziados se conseguia gente (também porque não havia interesse nisso) para povoar os litorais abertos.

A pesca e o comércio estiveram na origem da Mexilhoeira da Carregação, junto ao rio Arade, fundada por D. João II, em 1495. O rei, para atrair população, deu privilégio de couto do reino a 12 pescadores que ali viessem estabelecer-se e morar, pelo menos dois meses por ano, com o fim de ajudar o comércio, por ter este sítio grande apetência para o embarque dos géneros da terra e do pescado. Noutras localidades marítimas, os habitantes estavam isentos dos deveres militares, mas tinham a obrigação de defender as praias dos ataques dos piratas, como acontecia na Apúlia e em Afife. Em Alcabideche, os homens eram obrigados a irem velar uma noite na praia da vila de Cascais e duas ao Castelo dos Mouros em Sintra. Já o povo da freguesia de Boliqueime tinha o dever de vigiar os portos de mar desde o Serro da Vigia até à foz de Quarteira⁹⁰. Estas e outras medidas de teor semelhante denotam um «relativo desinteresse ou pelo menos uma não atracção espontânea» pela orla litoral⁹¹, o que significa que havia locais mais apetecíveis do que outros, em função dos recursos disponíveis, das apetências económicas e dos perigos inerentes (acções de pirataria, condições de acessibilidade do porto/barra, etc.), existindo pois um povoamento muito desigual da costa.

⁸⁸ Augusto Pinho Leal, *Op. cit.*, vol. IX, pp. 854-859.

⁸⁹ Humberto Baquero Moreno, *Op. cit.*, pp. 37-63.

⁹⁰ Augusto Pinho Leal, *Op. cit.*, vol. V, p. 205; I, p. 224; I, pp. 27-28; I, p. 55; e I, pp. 409-410.

⁹¹ Carlos Diogo Moreira, *Op. cit.*, p. 165. Sobre as dificuldades de povoamento dos litorais oceânicos ver ainda J. Alveirinho Dias, “Evolução da zona costeira....”

1.2.2. Evolução demográfica da população

Os estudos existentes, relativos à evolução demográfica e à distribuição da população no litoral, entre a Idade Média⁹² e o início da época contemporânea, apontam para uma concentração populacional em torno de alguns centros urbanos de tradição marítima, existindo grandes sectores da orla costeira desertos ou povoados apenas por pequenos núcleos de pescadores, reunidos em arraiais de pesca de carácter sazonal e precário. Armindo de Sousa concluiu isso mesmo, a partir da análise de fontes históricas, como o rol dos tabeliães (1287-1290), o rol das igrejas (1320-1321) e o rol dos besteiros (1422), o que o leva a afirmar: «os portugueses fugiam do litoral, embora gostassem de ter acesso a ele. Não h[avia] nenhuma cidade em cima das ondas. Lisboa, Coimbra, Porto e Silves eram cidades fluviais. (...). Com excepção da linha de costa do Noroeste, desde Caminha até Aveiro, e da costa algarvia, tudo o mais eram praias e arribas desertas, afora desgarradas aldeolas de pescadores, aqui e além, sem interesse económico para o país»⁹³ (Figura 1).

O numeramento de 1527, mandado fazer por D. João III, revelava uma distribuição da população, em linhas gerais, idêntica à da Idade Média. O estudo dos dados coligidos pelos funcionários do rei reforça a ideia de que no século XVI, a atracção pelo litoral se limitava a pontos específicos da costa, geralmente na foz dos rios, correspondendo a povoações importantes, como Lisboa, Porto, Vila do Conde e Viana de Foz do Lima. A sul do Tejo, a ocupação costeira era menor e, excluindo o Algarve (que não foi abrangido pelo numeramento), apenas se destacavam as vilas de Sesimbra, Setúbal, Sines e V.N. de Milfontes, sendo as duas últimas muito pouco povoadas⁹⁴ (Fig. 2). O tratamento estatístico desta informação mostra que, nesta época, cerca de 47,7% da população do reino vivia na faixa litoral que se estendia do Minho a Setúbal e depois se prolongava no Algarve, apresentando uma densidade populacional de cerca de 20 hab./km², em contraste acentuado com o interior, que revelava valores

⁹² Ao fazer a análise demográfica da população é preciso ter em conta que «ao reportarmo-nos a períodos históricos recuados como seja o da Idade Média, não podemos utilizar a expressão “demografia” (e derivadas) com total propriedade uma vez que a demografia é, por definição, o cômputo estatístico da população humana e, como é sabido, as fontes históricas que se reportam a períodos recuados carecem de informes quantitativos que permitam uma análise estatística. (...) seja como for, o investigador deve sempre procurar uma aproximação ao traçado tendencial das curvas que traduzem a evolução da população». Maria Rosário Bastos, “No trilho do sal: valorização da história da exploração das salinas no âmbito da gestão costeira da laguna de Aveiro”, *Revista de Gestão Costeira Integrada*, 9 (3), 2009, p. 32.

⁹³ Armindo de Sousa, “Condicionamentos básicos”, *História de Portugal*, dir. de José Mattoso, vol. II, Lisboa, 1993, p. 349.

⁹⁴ Júlia Galego e Suzanne Daveau, *O numeramento de 1527-1532. Tratamento cartográfico*, Lisboa, 1986, p.27.

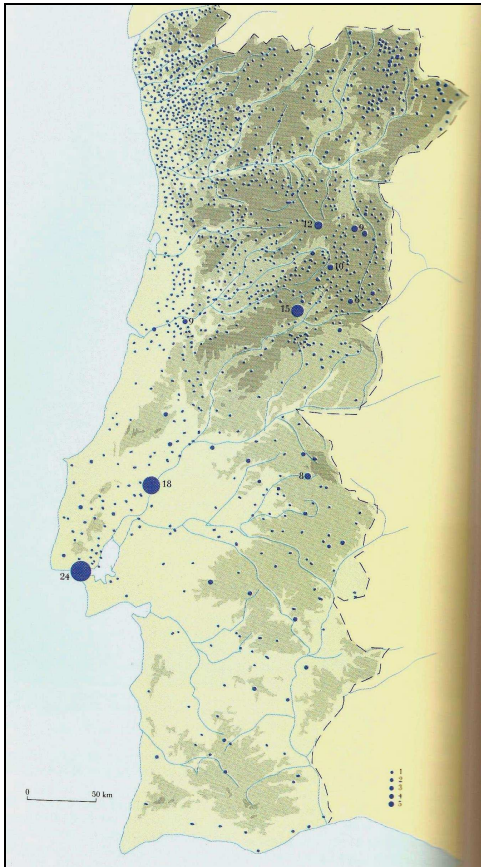


Fig. 1



Fig. 2

Figura 1. Mapa do povoamento em 1320-21 segundo o rol das igrejas (Oliveira Marques, *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*, apud *História de Portugal*, dir. de José Mattoso, vol. II, p. 346). Figura 2. Mapa da distribuição da população segundo o Numeramento de 1527 (*Id.*, vol. III, p. 208)

na ordem dos 10,3 hab./km². Contudo, a caracterização demográfica da orla costeira era fortemente distorcida pelo peso excessivo de uma província (o Minho) e de uma capital gigantesca, que em conjunto detinham 55% da população do litoral⁹⁵.

Um século mais tarde, a situação não parece ter sofrido grandes alterações: «de maneira geral pode afirmar-se que a franja de terra que corr[ia] de Norte a Sul, entre a cidade de Braga e a vila de Loulé, correspondia à zona mais habitada do reino. A actividade marítima [era] comprovada pelo número de habitantes dos grandes portos: o Porto, com 4.000 vizinhos; Setúbal, Aveiro e Viana do Lima, com 3.000 cada; Faro e Tavira, com 2.000 cada; Sesimbra, com 950; Gaia com 800 e Vila do Conde com 600 vizinhos». Ao que tudo indica, a população continuava concentrada em torno dos 8 a 10

⁹⁵ José Serrão, “Demografia portuguesa na época dos Descobrimentos”, *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, dir. de Luís de Albuquerque, vol. I, Lisboa, 1994, p. 346.

«grandes portos que mantinham o tráfico com o Brasil e as zonas comerciais da Europa atlântica»⁹⁶, em locais abrigados nos estuários dos principais rios nacionais.

Só em pleno século XIX, se assistiu à alteração das condições de povoamento acima descritas. Na primeira metade de Oitocentos, Portugal enfrentou grandes dificuldades – três invasões estrangeiras, três guerras civis e um violento surto de cólera - que se repercutiram na evolução da população. Contudo, por volta da década de 60, reiniciou-se o processo de aumento demográfico, gradual e crescente, tendo-se radicalizado as disparidades de povoamento entre o Norte e o Sul, o Litoral e o Interior. As maiores concentrações populacionais localizavam-se a norte do Mondego e no litoral, correspondendo aos distritos do Porto, Braga, Aveiro e Viana do Castelo. A sul, os níveis de povoamento mais intenso registavam-se em Lisboa e seu termo. Naquele período, a média da densidade nacional subiu para perto dos 40 hab./km²; atingindo, cerca de 1900, em algumas zonas, como as margens do Douro e a Beira Litoral, um crescimento demográfico correspondente a 100 hab./km², que Teresa Veiga atribui ao desenvolvimento das vilas costeiras e aos processos de industrialização⁹⁷ (Fig. 3 e 4).

Nesta época, o arranque da indústria moderna de conservas e o retorno à faina maior (o bacalhau) vieram animar o sector das pescas, através da valorização do peixe, da estabilização dos preços, da ampliação da rede de comercialização do pescado e do aumento das capturas. O crescimento do número de braços envolvidos na pesca e o desenvolvimento generalizado da população nacional teve como consequência a intensificação da pressão demográfica sobre o litoral e a ocupação de novos territórios: as áreas costeiras abertas e expostas que até aí haviam permanecido praticamente desertas⁹⁸.

É aliás bem conhecida a colonização do litoral centro por ílhavos, murtoseiros e varinos, que se deslocavam pela costa em busca de locais piscosos. Numa primeira fase, a sua instalação era provisória e durava o tempo da safra; depois, acabavam por fixar-se, dando origem a novos núcleos populacionais, como sucedeu com muitas das povoações de palheiros entre Aveiro e a Vieira⁹⁹ e no Algarve. A vila de Espinho também nasceu deste modo: em meados do século XVIII, esta praia começou a ser frequentada

⁹⁶ Joaquim Veríssimo Serrão, “Uma estimativa da população portuguesa em 1640”, *Separata de Memórias da Academia das Ciências*, vol. XVI, Lisboa, 1975, pp. 225.

⁹⁷ Teresa Rodrigues Veiga, *A população portuguesa no século XIX*, Porto, 2004, pp. 22, 27-29.

⁹⁸ Carlos Diogo Moreira, *Op. cit.*, p. 208-209.

⁹⁹ Henrique Souto, “Movimentos migratórios de populações marítimas portuguesas”, *GeoInova*, n.º 8, 2003, pp. 168-169. Raúl Brandão também refere estas migrações em *Os Pescadores*, Lisboa, 1986, pp. 75 e 83.

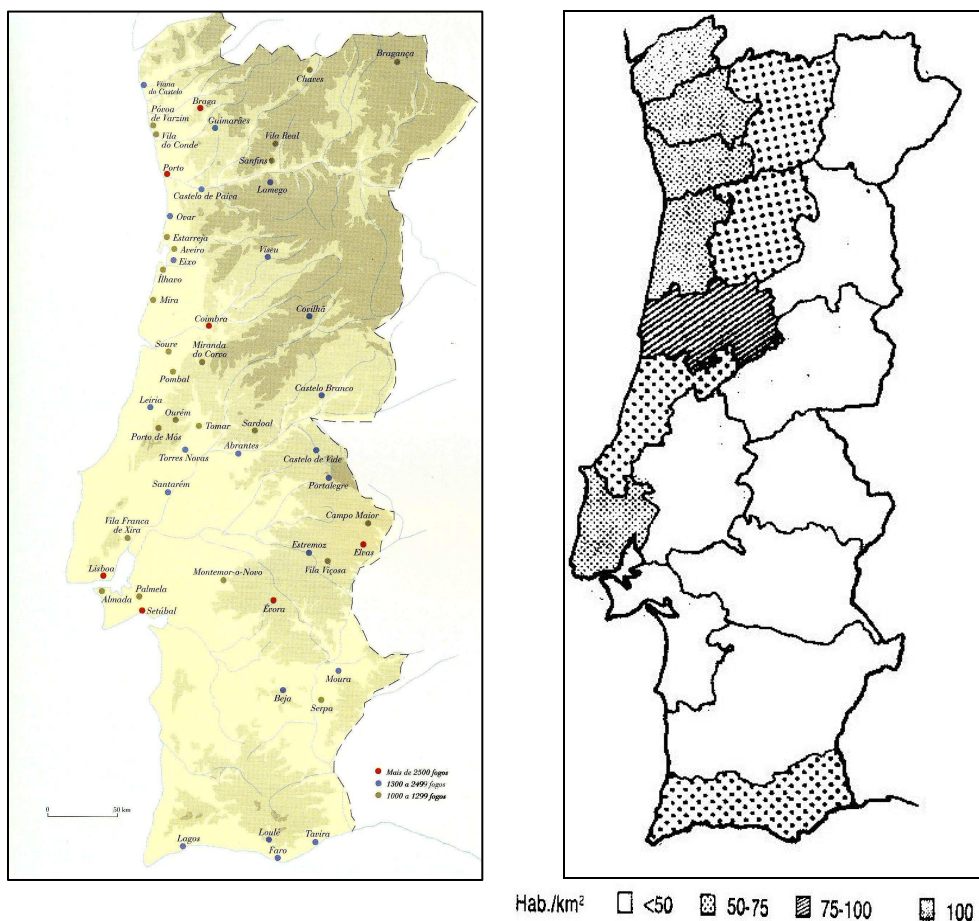


Fig. 3

Fig. 4

Figura 3. Mapa dos núcleos urbanos em 1801 (*História de Portugal*, dir. de José Mattoso, vol. IV, p. 65); Figura 4. Mapa da densidade populacional por distritos em 1900 (Custódio Cónim, *Portugal e a sua população*, 1990, p. 88)

sazonalmente, por pescadores de Ovar-Furadouro, interessados na expansão da sua área de actividade. Aqui se instalaram de forma permanente por volta de 1776, tendo construído para sua habitação as estruturas conhecidas por “palheiros”. Espinho viveu do labor das gentes da pesca até cerca de 1830, quando surgiu o hábito de algumas famílias ilustres virem “a banhos” para este local, alterando por completo a sua fâcies inicial.

1.2.3. Tipo de povoamento

Durante séculos, com excepção dos principais centros urbanos de feição marítima situados em áreas abrigadas, as características do povoamento da beira-mar reflectiram a imprevisibilidade da actividade pesqueira e os condicionalismos inerentes ao seu desempenho. A incapacidade humana para controlar os recursos piscícolas, a que se juntavam os riscos da faina, as condições morfológicas, meteorológicas e oceanográficas do litoral, a fragilidade das embarcações, os ataques de piratas e a

competição com pescadores de outras nacionalidade (galegos, andaluzes e marroquinos), condicionou fortemente a existência das comunidades que se dedicavam à pesca. Assim sendo, os trabalhos ligados ao mar assentavam numa base de pluralismo ocupacional e sazonalidade. Raros eram aqueles que viviam exclusivamente da pesca, a maioria dos marítimos complementava esta actividade entregando-se ao comércio de cabotagem, ao transporte de mercadorias, ao serviço nas armadas, à agricultura ou à emigração. Durante os meses da faina, os homens e as suas famílias instalavam-se junto ao mar, construindo casas a partir dos materiais existentes nas redondezas, geralmente de madeira e palha (estorno).

Até ao século XIX, de norte a sul do país, o povoamento típico do litoral aberto era constituído por barracas ou palheiros. No Minho, estas construções, que serviam de abrigo aos lavradores-sargaceiros, foram o ponto de partida para o despontar de várias povoações costeiras, como a Amorosa, Castelo de Neiva, Aguçadoira, Averomar, Mindelo, Vila Chã, Apúlia, Sedovem e Cabedelo de Caminha. «Por vezes, um ou outro de tais aglomerados vinha indicado nos mapas com o nome de “barracos”, “palheiros”, [“praia” ou “costa”] das povoações rurais que lhes correspondiam no interior e nas quais residiam as gentes a quem essas habitações pertenciam na maior parte e que cumulavam assim mesteres rurais e marítimos»¹⁰⁰. Falamos, por exemplo, da Praia da Vagueira, Palheiros de Mira, Palheiros da Tocha, Palheiros de Quiaios, Costa de Lavos, Praia da Vieira e Cabanas (de Tavira). Nas costas estremenha e algarvia existiam também muitos destes povoados de carácter precário, como o Pedrogão, S. Pedro de Muel, Costa da Caparica, Armação de Pêra, Quarteira e Monte Gordo. Como veremos, no próximo capítulo, alguns destes aglomerados conseguiram sobreviver até à segunda metade do século XX, mantendo parte das suas características, mas a maioria sucumbiu aos novos objectivos urbanísticos que orientaram a ocupação do litoral a partir do final de Oitocentos.

¹⁰⁰ Carlos Diogo Moreira, *Op. cit.*, pp. 187-189.

2. A invenção social da praia

Por volta de 1750, despontou em Inglaterra uma nova forma de perceber o litoral, que estava relacionada com os benefícios médico-terapêuticos do banho frio de mar. Nessa época, acreditava-se que os progressos da civilização, o desenvolvimento da industrialização e o crescimento desmedido das cidades eram em parte responsáveis pela debilitação física dos seres humanos, sobretudo os das classes mais elevadas. Havia então uma preocupação exacerbada com certas perturbações do foro psíquico, como a melancolia, a ansiedade, a histeria e a delicadeza excessiva, sobretudo entre as mulheres e as crianças. Para combater estes males, os médicos começaram por recomendar banhos terapêuticos em estâncias termais, favorecendo a emergência dos *spas*. Mais tarde, descobriram as qualidades dos banhos de mar: «o frio, o sal, o choque provocado no diafragma pela imersão brutal, o espectáculo de uma gente saudável, vigorosa, (...), a variedade da paisagem»¹⁰¹ ajudavam a curar o doente, restabelecendo o equilíbrio entre o corpo e a alma, pela melhoria do apetite e do sono, e pelo afastamento das preocupações diárias. Acreditava-se que a natureza selvagem do mar, o ar vigoroso e a vastidão do espaço, eram elementos essenciais para a recuperação da energia vital, que se havia perdido no ambiente poluído e opressivo das cidades industriais.

A emergência dos banhos de mar por indicação médica, em países como a Inglaterra e a França, converteu o litoral num espaço atraente, indissociável do lustre e fausto das elites que o tomaram como local de eleição para passar a temporada de veraneio. Este fenómeno significou uma mutação na percepção da orla costeira que, de território abandonado e selvagem, se transformou, em função deste novo interesse, num sítio socialmente apazível e recomendável como local de recreio e convívio entre elementos de um mesmo grupo. Com efeito, a partir desta altura, a presença humana no litoral ganhou outro significado: a expressão “ir à praia” passou a indicar mais do que uma simples deslocação à beira-mar, começou a designar também uma forma de estar e de fruir aquele espaço, regida por um conjunto de práticas socialmente convencionadas, que determinaram a transformação progressiva do meio de acordo com a vontade humana.

¹⁰¹ Alain Corbin, *Op. Cit.*, p. 74.

2.1. A descoberta médico-terapêutica do litoral

2.1.1. Os benefícios dos banhos de mar

No século XVIII, os progressos no campo médico-científico permitiram, entre outras coisas, uma melhor compreensão do funcionamento do corpo humano, a identificação dos microrganismos responsáveis pela transmissão das principais doenças e a descoberta de algumas formas de tratamento para maleitas até aí incuráveis. Simultaneamente assistiu-se a uma aposta significativa na área da prevenção, através da afirmação de uma liturgia higienista¹⁰² determinada no melhoramento da condição humana e na redução dos padecimentos físicos e psicológicos da população, mediante a promulgação de legislação sanitária e o lançamento de campanhas de vacinação. A partir de Oitocentos, a par dos avanços da higiene pública começou também a cultivar-se a higiene privada - «o banho prolonga a vida. Sem a limpeza não há saúde e a limpeza não se pode obter sem o uso da água»¹⁰³ -, sendo que, aos poucos, a construção social da *imagem do belo* se alicerçou no bem-estar físico e moral, radizando a verdadeira beleza no aspecto saudável do corpo¹⁰⁴.

Os cuidados de carácter higienista e a atenção dedicada ao corpo inseriam-se no contexto geral das preocupações da classe social dominante no que concerne à sua saúde física e psíquica. O quotidiano nas cidades industriais - impregnadas de fumaça, imundices, multidões e doenças -, a debilidade atribuída ao conforto material e ao ócio, e a maior valorização do indivíduo e da família geravam no seio das elites uma inquietude que se prendia com o receio de que o seu estilo de vida contribuísse para o enfraquecimento progressivo do organismo, ficando este mais sujeito às patologias do sangue, do sistema nervoso e linfático.

Foi neste contexto que emergiu o desejo da praia a partir do século XVIII. O mar impôs-se como imperativo terapêutico junto de uma comunidade empenhada em recuperar a energia vital perdida¹⁰⁵: «É ao mar que devemos todas as nossas glórias, é ao mar que devemos os nossos dias de mais intensa ventura, é do mar que tiramos o vigor, a força e a saúde. O velho mundo corroído pela imundice geradora de todos os males, caía de podre, quando o potente movimento da Renascença fez desaparecer o

¹⁰² A título de exemplo recorde-se o *Tratado de Conservação da Saúde dos Povos* (1756) de Ribeiro Sanches.

¹⁰³ Eduardo Sequeira, *À beira-mar*, Porto, 1889, p. 27.

¹⁰⁴ Ana Leonor Pereira e João Rui Pita, "Liturgia higienista no século XIX. Pistas para um estudo", *Revista de História das Ideias*, Coimbra, vol. 15, 1993, pp. 440, 494-495.

¹⁰⁵ Alain Corbin, *Op. cit.*, pp. 73-75.

horror que a Idade Média tinha à água»¹⁰⁶. Em 1750, o médico inglês, Richard Russell publicou em livro o relato das suas experiências no tratamento de algumas doenças com água do mar: embora existissem trabalhos anteriores, os estudos de Russell foram considerados precursores no âmbito da hidroterapia marítima, que rapidamente se difundiu por toda a Europa, passando a ser prescrita para todo o tipo de maleitas. A renovação constante do ar, as emanações iodadas das algas, a absorção de sais, o terror produzidos pelo embate das ondas, o choque causado pela imersão em água fria, os passeios e exercícios praticados à beira-mar, foram entendidos pelos clínicos como a cura ideal para fortificar o corpo e revitalizar o espírito dos seus pacientes.

Não se sabe exactamente quando terá sido introduzida, em Portugal, a terapia dos banhos de mar. Em 1753, o médico Jacob de Castro Sarmiento, durante uma estadia em Londres, comunicava ao público português, «o grande benefício, que t[inha] recebido toda [aquela] dilatada Ilha do uso da água do mar, curando felizmente muitos achaques crónicos com ela, em forma de banhos e bebida»¹⁰⁷. Em seguida, explicava o novo método de fazer uso dela, segundo os preceitos estipulados por Richard Russell, em Brighton. Dizia também que a dita água mostrara já ser muito útil na cura de enfermidades das glândulas e nas queixas de pele, como a erisipela, a lepra e até o escorbuto. Este relato mostra que cedo houve conhecimento - pelo menos entre a comunidade médica - do sucesso alcançado com estes novos tratamentos. Outras obras da época revelam que os banhos de mar eram já aconselhados no nosso país em finais do século XVIII: em 1786, numa peça dramática, D. Curriqueira explicava à sua vizinha a razão dos seus mergulhos na Junqueira - «mandamos tomar o Curgião pra mor

¹⁰⁶ Eduardo Sequeira, *Op. cit.*, p. 26. Ramalho Ortigão também fez a apologia das praias como forma de alcançar a renovação moral, vejamos o que diz a este propósito: «Nas grandes cidades as relações sociais, as visitas, os cumprimentos, os convites, os espectáculos, os bailes colocam frequentemente o nosso espírito fora de nós. (...). Falta-nos o centro moral. (...). Invade-nos então o cansaço, o aborrecimento, o *spleen*. Não se sabe o que se há-de fazer! (...). É nesta crise moral, que procede um determinado estado patológico, que os médicos receitam o mar, como um tónico, um revulsivo, como um sedante, como um reconstituente». *As praias de Portugal. Guia do banhista e do viajante*, Lisboa, 1966 [1.ª edição de 1876], p. 229. Quanto ao “horror” que a Idade Média teria tido pela água, a Cantiga 888 do Cancioneiro Galaico-Português – “Quantas sabedes amar comigo § creydes comigo a lo mar de Vigo § e banhar-nos hemos nas hondas (...)”- faz-nos questionar se os banhos de mar eram assim tão raros ou se as fontes é que são escassas. Apud M.G. Cerejeira, *A Idade Média*, Coimbra, 1936, p. 99.

¹⁰⁷ Jacob de Castro Sarmiento, *Appendix ao que se acha escrito na matéria médica do Dr. J. de Castro Sarmiento sobre a natureza, contentos, efeitos e uso prático, em forma de bebida e banhos, das águas das Caldas da Rainha, participado ao público em uma carta escrita ao Dr. João Mendes Saquet Barbosa, sócio da Sociedade Real de Londres, a que se junta o novo método de fazer uso da água do mar, na cura de muitas enfermidades crónicas, em especial nos achaques das glândulas*, Londres, 1753, p. 107.

daquele defluxo. (...). Não só curam defluxos, mas toda a casta de doenças»¹⁰⁸. Há ainda notícias da presença de barcas de banhos no Tejo, instaladas no Cais das Colunas, convidando «à lavagem e [à] saúde», onde toda a gente – dos mais variados estratos sociais - «encontra[va] a mezinha mais pronta e adequada a todos os seus males, assim físicos, como morais»¹⁰⁹. Contudo, esta prática estava ainda circunscrita e pouco difundida. Só mais tarde, já na segunda metade de Oitocentos, a frequência das praias e a utilização da água do mar com fins terapêuticos se tornou um hábito dos grupos sociais mais elevados.

2.1.2. Terapêutica marítima: regras para a utilização da praia

A descoberta das vantagens da talassoterapia esteve na origem da elaboração de inúmeros tratados médicos, com vista à fixação das bases científicas da sua utilização. Este tipo de literatura foi particularmente relevante em países como a Inglaterra e a França, influenciando de forma decisiva os (poucos) trabalhos que foram feitos em Portugal.

O discurso médico da época fazia a apologia dos banhos de mar, salientando os efeitos da água fria sobre o organismo humano: o choque causado pela diferença térmica provocava uma reacção brusca no corpo, suscitando a contracção dos tecidos e a aceleração da respiração, o que estimulava a circulação e o sistema nervoso, aumentando a vitalidade de todos os órgãos. Desta forma, após o mergulho, o paciente era invadido por uma viva sensação de calor e de bem-estar que o fazia sentir mais forte e vigoroso. Este tratamento era considerado de grande efeito salutar na cura de várias doenças, como o linfatismo, a anemia, a depressão e o raquitismo infantil, sendo também aplicado com sucesso a «indivíduos naturalmente fracos ou convalescentes, que vêm pedir ao tratamento salino as forças que nunca tiveram ou que perderam durante

¹⁰⁸ Matusio Mata, *Os banhos de mar na Junqueira e sítio de Santa Apolónia vistos da terra pelo óculo crítico de ver sas coisas como são. Obra muito útil a todos que desejarem não morrer afogados no mar inesgotável das lograções mulheris*, Lisboa, 1786. Outro exemplo: “A Comissão das Artes e Manufaturas não duvidou examinar o Requerimento de António Inácio de Cazares (...) § Queixa-se este de que tendo obtido da Junta do Comércio licença para construir uma barca para tomar banhos no Tejo, os proprietários de outras duas barcas de banhos, que tinham alcançado privilegios exclusivos por largo prazo, se opuseram ao uso desta, e obtiveram que fosse tirada do ancoradouro, e encalhada. Propõe-se o suplicante a dar os banhos mais baratos ao público, e gratuitos aos pobres, e aos Orfãos da Casa Pia, e por isso requer às Cortes licença, e privilégio exclusivo a favor de uma barca nova, cujo desenho apresenta». *Diário das Cortes Gerais e Extraordinárias da Nação Portuguesa*, n.º35, 15-03-1821, pp. 275-276.

¹⁰⁹ Anónimo, *A barca dos banhos. Primeira carta de prevenção e notícia a um amigo que pedia a outro lhe desse uma ideia da tão celebrada barca de banhos*, Lisboa, 1811, p. 4.

uma doença longa e grave, produzida por trabalhos repetidos de espírito, por vivas emoções morais ou por quaisquer excessos»¹¹⁰.

A mesma literatura médica afirmava, porém, que os banhos tinham de ser receitados com cautela e deviam ser tomados segundo indicações precisas, pois como qualquer outra medicação complexa e enérgica, a sua acção podia tornar-se fatal quando mal ministrada¹¹¹. No intuito de assegurar as boas práticas no que dizia respeito ao tratamento marítimo foi desenvolvido um conjunto de regras, para orientar a utilização terapêutica da praia, que marcou indelevelmente a forma de estar naquele espaço. Este rigoroso código de conduta estipulava a época mais indicada para tomar banhos de mar, a duração da estadia, o número, a hora e a duração das imersões, o vestuário utilizado, e o que se devia fazer antes, durante e após os mergulhos. Todos estes factores variavam de acordo com o sexo, a idade, as condições de saúde e a moléstia de que padecia o doente¹¹².

Segundo o Dr. Claparede os doentes decidiam muitas vezes ir a banhos na época que mais lhes convinha, sem se importarem com a questão da temperatura da água. Ora, este aspecto era determinante no sucesso do tratamento: «com efeito, que resultados podemos nós esperar de um banho que não nos faz impressão? Nada ou quase nada. Para que o banho seja eficaz, repetimo-lo ainda, é precisa a reacção, consequência de uma estimulação qualquer»¹¹³. Assim sendo, a melhor estação para as mulheres e crianças era durante os meses quentes de Julho e Agosto, porque a sua natureza impressionável não devia ser sujeita a estímulos fortes. Já as pessoas sadias e no vigor da idade deviam tomar banho no tempo mais frio para fortificarem o seu organismo. O vestuário era também importante, sobretudo o feminino, mas as opiniões divergiam quanto à sua constituição: para uns devia ser de sarja, de cor castanha, aos quadradinhos; para outros, bastava ser de lã, pouco espesso e fácil de secar¹¹⁴. No que tocava aos procedimentos que envolviam o banho em si, os clínicos concordavam que este não devia ser tomado em jejum, mas sim algumas horas após uma refeição. Antes de entrar na água era conveniente um pequeno passeio para que o corpo ganhasse algum calor, de forma a aumentar a impressão causada pela água fria. Pela mesma razão, a imersão tinha de ser rápida e total. O banhista tinha de dar vários mergulhos e não podia

¹¹⁰ Claparede, *Estudo sobre os banhos de mar. Conselhos aos banhistas*, Lisboa, 1874, p. 11.

¹¹¹ Luís Pereira da Costa, *Banhos de mar. Elementos de hidroterapia marítima*, Coimbra, 1882, p. 70.

¹¹² Claparede, *Op. cit.*; J.B.S.R., *Guia do banhista ou breves reflexões terapeuta-higiénicas a respeito de banhos do mar*, Braga, s.d.

¹¹³ Claparede, *Op. cit.*, p. 16.

¹¹⁴ Id., *Ibid.*, p. 19; J.B.S.R., *Op. cit.*, p. 8.

manter-se quieto, devendo debater-se ou praticar exercícios de natação. A duração do banho dependia da resistência física do paciente, da agitação do mar e da temperatura da água. Depois, os doentes eram aconselhados a procurar o resguardo de uma barraca, a secar-se energicamente e a vestir roupa quente. Antes de recolher a casa, se a saúde o permitisse era apropriado dar um passeio à beira-mar ou fazer alguns exercícios de ginástica.

A escolha da praia também não era indiferente. Em 1882, o médico Luís Pereira da Costa queixava-se que a literatura especializada sobre a hidroterapia marítima, em Portugal, era muito pobre quando comparada com a que havia lá fora, existindo apenas duas ou três obras dignas de crédito científico. Segundo ele, o problema residia na falta de estudos sobre a balneação marítima, já que «entre nós nada se sabe sobre as propriedades das nossas praias. As análises químicas, as temperaturas da água e do ar, a elevação das marés, a direcção predominante dos ventos, a força impulsiva das ondas, as condições orográficas das praias, tudo isto está por averiguar e saber»¹¹⁵. O tratamento baseava-se então em três elementos principais: a atmosfera marítima, a água do mar e as características climatéricas e topográficas do litoral. Entendia-se que a localização geográfica da praia, a exposição aos ventos e às ondas, a natureza e morfologia do solo, a temperatura das águas, a relação com rios e ribeiros e a proximidade de matas, eram características a ter em conta na prescrição da medicação balnear. Por conseguinte, o médico devia conhecer as condições das praias para onde enviava os pacientes, «não pod[ia], em nome da ciência que professa[va], contentar-se em dizer aos seus doentes a frase vaga e perigosa – *vá para os ares da praia*». De acordo com aquelas variáveis, os clínicos podiam indicar com precisão os sectores da costa com maior aptidão para a cura desta ou daquela maleita: por exemplo, no tratamento da tuberculose pulmonar, eram recomendadas as praias que ficavam entre Buarcos e S. Martinho do Porto, Santa Cruz e o cabo da Roca, a Arrábida, e do cabo de Sines até Albufeira¹¹⁶.

¹¹⁵Luís Pereira da Costa, *Op. cit.*, p. 20.

¹¹⁶ Rui d'Eça, "A orla marítima de Portugal em relação à tisioterapia", *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 25.ª série, n.º 11, 1907.

2.2. Vivências, práticas e sociabilidades associadas ao usufruto do espaço marítimo

2.2.1. O despertar colectivo do desejo de praia

A utilização do litoral para fins terapêuticos representou uma aproximação em relação a este território e reflectiu-se no aparecimento de uma nova forma de o perceber determinada pela atracção que passou a exercer sobre a sociedade. Alain Corbin, no seu livro sobre o despertar do desejo colectivo pela beira-mar, explicava que a emergência desta nova significação atribuída ao litoral e as modalidades sociais da propagação da vilegiatura marítima estiveram geralmente associadas a um conjunto de práticas iniciadas por um pequeno círculo de elite – a família real ou a aristocracia¹¹⁷. Estas, constituindo uma referência em termos de comportamento para a restante sociedade, detinham a capacidade de criar e valorizar novos hábitos, isto é, de instituir modas. Por conseguinte, a sua presença em certas localidades, para fruir os banhos de mar, foi fundamental para determinar um novo conjunto de percepções, desejos e emoções direccionados para a natureza marítima¹¹⁸. A migração sazonal das elites para a orla costeira foi responsável pela introdução da civilidade (e da civilização) naquele território, convertendo-o num local particularmente apetecível, no sentido da sua frequência se tornar uma forma de distinção social. O litoral, apropriado por aqueles grupos humanos, transformou-se num espaço público caracterizado por rituais específicos: a praia era o teatro «onde a sociedade se revela[va] e evidencia[va] os jogos e ritos em que se baseia[va]»¹¹⁹. À beira-mar, impunham-se, não só, as regras do banho terapêutico, mas também um conjunto de práticas sujeitas a códigos de conduta pré-estabelecidos, que determinavam o emprego do tempo, o tipo de vestuário, as distrações, as obrigações e os prazeres. Ali, «a sociedade exhib[ia]-se, observa[va]-se, entreolha[va]-se e encena[va]-se a si própria para ela mesma», sendo que o papel de cada indivíduo era marcado por unidades de referência como a família ou a classe, transplantando para a praia os modelos de sociabilidade do quotidiano¹²⁰. Estes comportamentos tipificados, pertença exclusiva de núcleos sociais restritos, condicionavam fortemente o acesso e o usufruto deste território a elementos estranhos.

¹¹⁷ Alain Corbin, *Op. cit.*, pp. 286-287.

¹¹⁸ Helena Machado, *Op. cit.*, p. 45.

¹¹⁹ Rita Jerónimo, “Banheiros e banhistas: reconfiguração identitária na praia da Ericeira”, *Revista Etnográfica*, vol. VII (I), 2003, p. 162.

¹²⁰ Id., *Ibid.*, p. 163.

2.2.2. Os banhos de mar em Portugal: uma prática das elites

Em Portugal, o aparecimento do fenómeno da praia foi mais tardio do que no resto da Europa (do Norte), mas a sua introdução ficou a dever-se como naquela às iniciativas da família real e da aristocracia que frequentava a corte. O hábito da vilegiatura – «temporada passada fora da própria casa, para recreio, repouso ou tratamento»¹²¹ - era praticado já no tempo do Império Romano¹²² e nunca desapareceu por completo entre as classes sociais mais favorecidas. A partir do século XVII tornou-se comum as elites portuguesas passarem a estação calmosa nas quintas que possuíam, um pouco por todo o país, para fugir aos ardores do verão e às epidemias que grassavam nas cidades. No século XVIII, Sintra ganhou fama e prestígio como local de veraneio, assim como algumas importantes quintas edificadas na margem ocidental do Tejo, como a Quinta do Marquês de Pombal, em Oeiras, e a Real Quinta de Caxias. As notícias da *Gazeta de Lisboa* permitem constatar que a rainha e as suas damas passeavam com frequência de barco no rio e que a realza costumava ir, por mar, até Belém, Paço de Arcos, Oeiras ou Carcavelos, pescar, caçar, visitar amigos ou divertir-se nas casas de campo que por ali existiam¹²³. Quando do estrangeiro começaram a chegar ecos sobre os benefícios dos banhos de mar, a nobreza «saiu das suas quintas e palácios, nas liteiras, nas cadeirinhas (...) e foi até à beira do areal (...) mergulhar no rio», nas praias que ficavam «diante dos portões armoriados das quintas do arrabalde»¹²⁴. Em 1783, o periódico lisboeta informava que «a Senhora D. Maria Francisca Benedicta, Princesa do Brasil, vem há alguns dias de Queluz ao sítio de Caxias tomar aí banhos do mar: o Príncipe seu Augusto Esposo principiou anteontem os mesmos banhos»¹²⁵.

Algumas obras, datadas de finais do século XVIII e princípios do seguinte, dão conta da utilização da água do mar com fins terapêuticos (e não só), na Junqueira e Santa Apolónia (1786); da existência de barcas de banhos no Tejo (1811); e da frequência do sítio da Foz, durante a época estival, por parte da sociedade elegante do

¹²¹ Segundo o *Dicionário prático ilustrado*, Porto, 1961, p. 1296.

¹²² Segundo Pierre Grimal, na época de Augusto, era habitual os senadores possuírem *villas* em várias regiões: casas de montanha para passar o verão e casas junto ao mar, mais próximas e acessíveis, para pequenas férias. *La civilisation romaine*, Paris, 1968, pp. 228.

¹²³ *Gazeta de Lisboa*, n.º 27, 07-07-1718, p. 210; *Id.*, n.º 33, 17-08-1719, p. 264; *Id.*, n.º 41, 09-10-1721, p. 328; *Id.*, n.º 25, 22-11-1725, p. 376; *Id.*, n.º 18, 01-05-1727, p. 144; *Id.*, n.º 29, 17-07-1727, p. 232; *Id.*, n.º 43, 21-10-1728, p. 384; *Id.*, n.º 16, 20-04-1730, p. 128.

¹²⁴ Branca de Gonta Colaço e Maria Archer, *Memórias da linha de Cascais*, Lisboa, 1943, p. 47.

¹²⁵ *Suplemento à Gazeta de Lisboa*, n.º 28, 18-07-1783.

Porto, nos anos de 1824-25¹²⁶. Em 1842, um aristocrata estrangeiro, de visita a Portugal, mencionava nas suas memórias que, em S. João da Foz e Matosinhos, existiam numerosas “casas de campo”, para onde os seus proprietários iam a banhos, embora faltassem ali «as requintadas comodidades e as necessárias provisões para o alojamento e recreio dos estrangeiros, coisas todas elas que t[ínham] aumentado em grande escala em quase todos os países da Europa Ocidental»¹²⁷. A maior afluência de banhistas ao litoral só se verificou, porém, na segunda metade de Oitocentos, quando a corte se instalou em Cascais durante o verão: este acontecimento, bastante conhecido e estudado, foi o catalisador da difusão da moda dos banhos em Portugal¹²⁸. Em 1869, o *Diário de Notícias* descrevia assim o fenómeno balnear: «Interessante o espectáculo que nas manhãs destes dias, das 5 horas às 9, oferecem as margens do nosso belo rio. Espantosa quantidade de pessoas andam fazendo uso dos banhos. Na margem sul são concorridas as praias do Alfeite, Caramujo, Margueira, Cacilhas e Ginjal, e na do norte desde as mais económicas e populares barracas do Cais dos Soldados, praia de Santos, rocha do Conde de Óbidos e Alfarrobeira, onde vão muitos botes com banhistas, até às aristocráticas e elegantes da Junqueira, Belém, Pedrouços, Caxias, Paço de Arcos e Cascais»¹²⁹.

A prática da vilegiatura marítima esteve nos seus primeiros tempos limitada àqueles grupos restritos que tinham posses para passar largas temporadas fora de casa, entregando-se ao ócio e ao lazer. Durante o período do exílio (em consequências das guerras liberais) ou em viagens de recreio, alguns titulares da nobreza portuguesa tiveram oportunidade de conhecer as praias da moda em Inglaterra e França, onde se familiarizaram com as regras, as práticas e as sensações associadas ao usufruto do espaço costeiro, cujos modelos introduziram nas estâncias balneares nacionais. O Marquês de Fronteira e de Alorna, que frequentou Dieppe, recordava nas suas *Memórias* alguns episódios de infância, quando toda a família se instalava junto ao mar, a conselho do médico. Em S. José de Ribamar, e depois em Pedrouços, reunia-se um conjunto de famílias conhecidas, que ali mantinham os seus hábitos sociais¹³⁰. Logo pela manhã, «homens e crianças entravam na água com longos fatos de malha, colantes,

¹²⁶ Matusio Mata, *Op. cit.*; Anónimo, *A barca dos banhos...*; Anónimo, *Os banhos de mar ou os olhos de uma senhora banhados em lágrimas por se ver contrariada no desejo de ir a eles*, Porto, 1825.

¹²⁷ Félix Lichnowsky, *Portugal. Recordações do ano de 1842*, Lisboa, s.d., p. 175.

¹²⁸ Margarida de Magalhães Ramalho, *Uma corte à beira-mar*, Lisboa, 2003.

¹²⁹ *Diário de Notícias*, 14-09-1869, p. 2.

¹³⁰ D. José Trazimundo Mascarenhas Barreto, *Memórias do Marquês de Fronteira e d'Alorna*, Lisboa, 1986, vol. I e II (1802-1824).

às riscas horizontais brancas e pretas, joelhos cobertos e mangas abaixo dos cotovelos. E as senhoras arrastavam pela areia e pela água as pesadas caudas duns vestidos de castorina escura, avivada a nastro branco. Com luxo supremo usavam-se os vestidos de banho em alpaca preta bordada a *soutache* de seda branca»¹³¹. Depois do banho, que se tomava como remédio e não por prazer, fazia-se vida de sociedade: passeava-se a pé ou a cavalo, faziam-se merendas, serenatas, saraus, recitais e bailes (Fig. 5 e 6).



Fig. 5

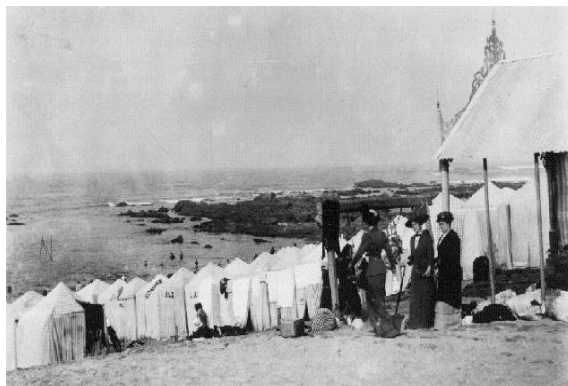


Fig. 6

Figura 5. As elites na Praia da Figueira da Foz em 1899 (diasquevoam.blogspot.com/search/label/Figueira%20da%20Foz). Figura 6. As senhoras na praia no início do século XX, autor Paulo Guedes (AFCML)

Anos mais tarde, em Cascais, durante a época de veraneio da realeza e das famílias mais ilustres – os duques de Palmela, de Loulé, os condes de Ficalho, os Galveias, Atalaias, Redondos, Atouguias, Assecas e muitos outros –, a vila piscatória animava-se com a reprodução do fausto e da complexidade dos rituais da corte, tornando-se o centro mundano da distinção, da elegância e das boas maneiras. Cumpridos os deveres matinais na praia, a aristocracia ocupava-se em torneios de ténis, jogos de *cricket*, tiro ao alvo, piqueniques e saraus; passeios de charrete à praia da Adraga, ao Guincho, às quintas das redondezas¹³². Este grupo selecto recebia os amigos em casa, convivia apenas com elementos pertencentes ao seu círculo e frequentava em exclusivo a Parada, clube reservado aos membros e com acesso restrito. A elite não transigia com a promiscuidade social, Cascais converteu-se no seu refúgio, depois de terem abandonado as praias mais próximas de Lisboa, à medida que estas foram sendo

¹³¹ Branca de Gonta Colaço e Maria Archer, *Op. cit.*, p. 19.

¹³² Id., *Ibid.*, pp. 339-341, 369.

invadidas pela burguesia endinheirada, «essa camada de recente lustro e tom, ansiosa de se aristocratizar com o trato da fidalguia»¹³³.

2.2.3. Visões críticas da praia

A ida para a praia foi, desde o início, alvo de variadas críticas, não só por parte de certos espíritos mais conservadores, mas também de algumas mentes lúcidas que condenaram a “moda dos banhos”, não propriamente pelos banhos em si, mas por todo o reboliço que se gerou em torno deles.

Os mesmos médicos que aconselhavam os mergulhos no mar por razões terapêuticas foram os primeiros a criticar o mau uso que se fazia da medicação marítima. Segundo eles, nos meses de verão, assistia-se à partida de uma parte da população para a costa, sob um pretexto vago e obscuro – denominado *nervoso* -, com o intuito de fazer uso dos banhos de mar, sem qualquer orientação científica, tendo como único regulador o capricho, o gosto e a moda, o que significava em alguns casos a destruição da saúde e o depauperamento do organismo¹³⁴. Neste período surgiram também alguns textos satíricos que tratavam de forma jocosa o efeito quase milagroso atribuído aos banhos de água salgada. Estes haviam-se convertido na cura para todas as maleitas, constituindo uma espécie de panaceia universal que «faz[ia] alargar a pele, afugenta[va] todos os herpes, adelgaça[va] a birra, derret[ia] a cólera, desfaz[ia] os humores alporquentos, engorda[va] os tísicos, (...), aplaina[va] os corcundas, promov[ia] o riso, d[ava] agitação aos membros entorpecidos, cura[va] as faltas de dinheiro»¹³⁵.

Quando o fenómeno da praia se tornou moda passou a ser essencial marcar ali presença na época estival, como forma de exhibir um certo *status quo*. Uma peça dramática de 1825 ilustra o desespero de uma senhora a quem o marido informava que nesse ano não podia financiar a sua estadia na praia. Depois de exaltar as vantagens terapêuticas dos mergulhos no mar e de explanar todos os sintomas do mal de que padecia – picadas no corpo, falta de apetite e frouxidão geral -, a triste mulher

¹³³ Id., *Ibid.*, p. 135. Ramalho Ortigão referia que a praia oferecia oportunidades para entrar no mundo da alta sociedade portuguesa, mas avisava o leitor, inexperiente e amigo: se queres ser recebido naquele meio «em que se pegam os touros, em que se toca a guitarra, em que se dança o fado – não toques o fado, não pegues touros, não bebas, não fumes, não deites para trás o chapéu dando-lhe um piparote na aba. Tudo isso fazem os fidalgos, mas tu, burguês, nunca parecerás um fidalgo se o fizeres. Parecerás apenas um moço de cavalaria e nenhuma dessas senhoras consentirá jamais em que lhe apertes a mão». *Op. cit.*, pp. 146-147.

¹³⁴ Luís Pereira da Costa, *Op. cit.*, p. 70-71.

¹³⁵ Anónimo, *A barca dos banhos. Primeira carta...*, p. 7.

argumentava: «será crível não ir estar no aprazível sítio da Foz? Que dirá o mundo de mim? Que dirá o mundo de ti?»¹³⁶. Preocupada com o julgamento das amigas, a dita senhora desejava a todo o custo manter as aparências, como via outros fazerem, mesmo que isso significasse comprometer financeiramente o marido, com custos que este não podia suportar. A questão do endividamento das famílias parece ter algum significado na época, já que em mais do que um texto se encontram referências aos gastos extraordinários praticados para frequentar a praia¹³⁷, quer por razões de saúde, quer por motivos mais fúteis. Aliás, o furor social gerado em torno dos banhos de mar parece ter sido fértil em criar situações ridículas e caricatas, que não passaram despercebidas aos olhos mais críticos e sensatos (Fig. 7). Tomás de Mello Breyner, por exemplo,



Figura 7. Caricatura de Rafael Bordalo Pinheiro sobre os banhos
(*O António Maria*, 16-09-1880, p. 306)

¹³⁶ Anónimo, *Os banhos de mar ou os olhos de uma senhora...*, p. 6.

¹³⁷ Manuel Joaquim Moreira Coutinho, "Memória sobre o uso dos banhos de mar", *Jornal da Sociedade das Ciências Médicas de Lisboa*, 2.^a série, tomo V, Lisboa, 1849, p. 73.

recordava nas suas *Memórias* que, em nome das conveniências e do bom-tom, a sociedade elegante de Lisboa «sujeitava-se voluntariamente a passar a temporada» de verão em «pardieiros alugados numa viela fedorenta de uma vila à beira-mar, cheia de tripas de peixe e portanto de moscas. E dentro dessas casas sem despejos, com uma cozinha imunda, com loiça desirmanada e rachada, com seis copos para oito pessoas e xícaras sem asas, viviam durante três ou quatro meses do ano famílias habitando no inverno palácios sumptuosos». Para rematar a sua opinião sobre o assunto, o Conde de Maфра concluía: «como eram fidalgos de quatro costados os que assim veraneavam, logo a burguesia os imitou. Sempre no mundo houve snobismo»¹³⁸.

Para alguns sectores mais conservadores da sociedade, os banhos eram sinónimo de falta de pudor, libertinagem e leviandade, desviando as mulheres honestas dos seus deveres caseiros e das responsabilidades como esposas e mães¹³⁹. Em 1786 condenava-se a promiscuidade entre sexos nas estações balneares, onde todos se misturavam – o moço, o velho, a casada, a viúva, a solteira -, num desembaraço, sem cerimónia¹⁴⁰. Num texto mais tardio criticava-se sobretudo o facto de se poderem perceber e vislumbrar certas partes do corpo, como as pernas e os braços, e de as moças exibirem as tranças soltas, avisando-se para os perigos que podiam advir desta «folia das praia» e da moda de ir «ao mar por luxo»¹⁴¹.

Outros autores chamaram ainda a atenção para os vícios que invadiram a praia, transformando-a num prolongamento da vida citadina, através da manutenção das relações sociais e da prática de actividades mundanas: «vemos as assembleias, os clubes, os teatros, sempre animados, sempre cheios de doentes e sãos, que vão tratar da saúde; e nessas casas todos respiram uma atmosfera que as luzes, o fumo, os produtos da exalação cutânea e da respiração pulmonar, e ainda as essências das *toilettes*, tornam impura e asfixiante. E isto, que só por si seria bastante para prejudicar consideravelmente o organismo, é ainda auxiliado pelas enérgicas excitações produzidas pelo jogo, pelas valsas e contradanças»¹⁴². Ramalho Ortigão, preocupado com esta existência tão pouco saudável, aconselhava às mulheres que se encontravam a banhos que se afastassem das agitações frívolas e que levassem uma existência de solidão e

¹³⁸ Tomás de Mello Breyner, *Memórias do Professor Thomaz de Mello Breyner, 4.º Conde de Maфра*, vol. I (1860-1880), Lisboa, 1997 [Edição fac-simile da 1.ª edição de 1930], pp. 314-315.

¹³⁹ Anónimo, *Os banhos de mar ou os olhos de uma senhora...*, p. 11.

¹⁴⁰ Matusio Mata, *Op. cit.*, p. 9.

¹⁴¹ M.M.S., *Caso acontecido nos banhos do mar por causa do bicho monstro*, Lisboa, 1861, p. 1, 4 e 8.

¹⁴² Luís Pereira da Costa, *Op. cit.*, p. 71.

seriedade, dedicando-se aos filhos pequenos e ocupando os seus tempo livres com leituras edificantes e moralizadoras¹⁴³.

2.2.4. A democratização do uso do litoral

A partir de finais do século XIX, o desenvolvimento da rede de caminho-de-ferro permitiu o aumento da afluência de banhistas à orla costeira e a utilização de novas praias, mais distantes dos principais centros urbanos (Fig. 8).

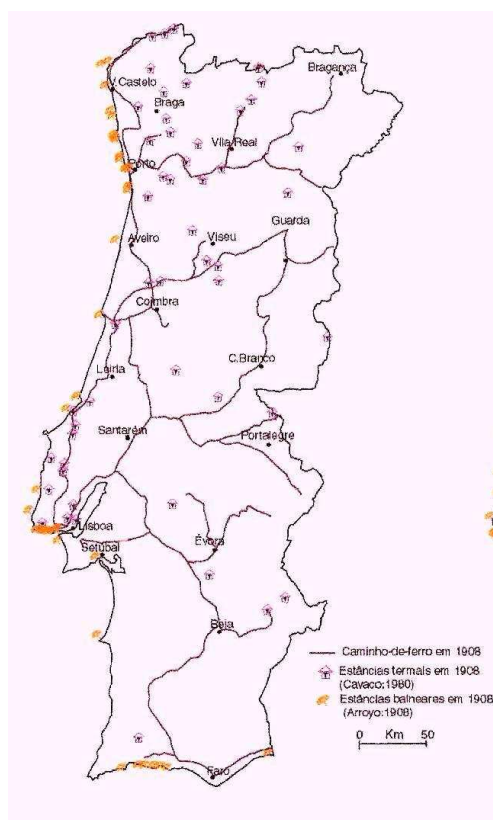


Figura 8. Correlação entre os caminhos-de-ferro e a ocupação do litoral (P. Bernardo, R. Bastos e J.A. Dias, *A ocupação do litoral português no período contemporâneo: séculos XIX/XX*)

A intensificação do uso do litoral não significou, porém, a mistura entre classes naquele espaço. Cada localidade organizou-se então em função daqueles que ali se instalavam sazonalmente e do tipo de distrações que procuravam, pois as diferentes classes sociais imprimiam ritmos distintos à vida nas praias (Fig. 9). Umas, eram mais cosmopolitas, largamente abertas a todas as regiões do país e até à vizinha Espanha, sendo frequentadas por aqueles que procuravam o bulício e os divertimentos, nos casinos, cafés, clubes desportivos e assembleias (por ex. Espinho e Figueira da Foz).

¹⁴³ Ramalho Ortigão, *Op. cit.*, pp. 226-230.

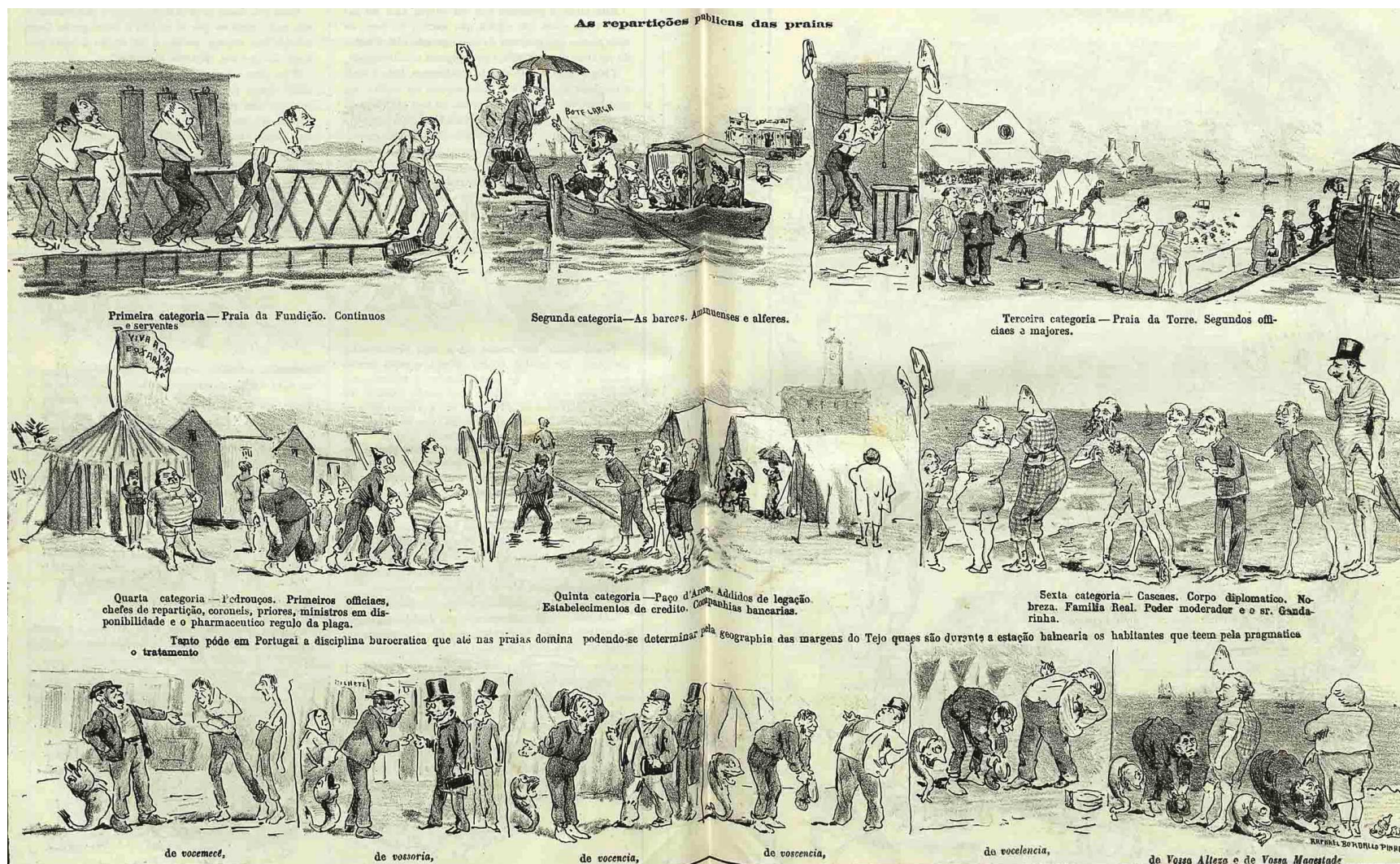


Figura 9. Caricatura de Rafael Bordalo Pinheiro sobre a frequência das praias (*O António Maria*, 29-09-1881, pp. 308-309)

Outras eram apanágio quase exclusivo de algumas famílias aristocráticas, que as tomavam só para si, como acontecia em Vila do Conde, Granja e Cascais. Outras ainda eram utilizadas essencialmente por gente das regiões e localidades mais próximas, como sucedia nas modestas praias do Furadouro, Vieira, Lagos e Monte Gordo¹⁴⁴. Leça, por exemplo, era a praia preferida da colónia inglesa do Porto e toda a sua existência era marcada pelo modo de ser britânico: as senhoras jogavam o arco, o *cricket*, o *lawn-tennis*, o *football*, e os homens saíam para velejar¹⁴⁵. Já Pedrouços era o local de banhos favorito da burocracia lisboeta, enchendo-se de chefes de secretaria, oficiais, amanuenses, tabeliães, guarda-livros, caixeiros e escrivães, o que lhe conferia o aspecto de «uma secretaria de Estado ao ar livre». A Póvoa do Varzim, por seu turno, era o «caravansará dos habitantes do Minho», ali se podendo encontrar desde o mendigo das feiras ao comendador brasileiro, estando as ruas e as lojas sempre cheias de gente desde manhã cedo até alta noite¹⁴⁶.

Ainda que diferentes grupos sociais frequentassem a mesma praia era comum que a separação entre eles se estabelecesse pela sua utilização em períodos distintos. A época alta situava-se geralmente entre Agosto e Setembro, altura em que os preços das acomodações eram elevados, só estando ao alcance de algumas bolsas. Em Outubro, depois das classes abastadas partirem, chegavam as famílias mais modestas e de menos recursos. Quando, em algumas praias, acontecia que elementos de origens diversas se encontravam no espaço e no tempo, não havia entre eles qualquer mistura: «os diferentes círculos (...) desgregam-se, passeiam, conversam e divertem-se em separado»¹⁴⁷.

A democratização do acesso ao litoral, que ocorreu a partir da segunda metade do século XX, ficou a dever-se a um conjunto de factores económicos, sociais, demográficos e tecnológicos, dos quais se enumeram os principais: aumento da população (maior número de turistas potenciais); desenvolvimento dos transportes aéreos e das comunicações, tornando-os acessíveis a praticamente todos os turistas; expansão do uso do automóvel particular, dando ao homem comum a possibilidade de deslocar-se; generalização das férias pagas; aumento dos rendimentos, em função dos quais as diversas camadas sociais passaram a ter a possibilidade real de gozarem férias

¹⁴⁴ Raúl Proença, “Praias”, *Guia de Portugal*, apresentação e notas de Santana Dionísio, vol. I, 1991 [Texto integral que reproduz fielmente a 1.ª edição publicada pela BNL em 1924], p. 131.

¹⁴⁵ Eduardo Sequeira, *Op. cit.*, p. 62.

¹⁴⁶ Ramalho Ortigão, *Op. cit.*, pp. 71 e 87.

¹⁴⁷ Id., *Ibid.*, p. 166.

fora do seu domicílio; modificação das estruturas profissionais - aumento do sector terciário, onde se enquadra a maioria dos turistas; êxodo rural e consequente concentração urbana, que cria uma necessidade cada vez maior de fuga às tensões quotidianas¹⁴⁸. Em Portugal, o direito a férias renumeradas generalizou-se em meados dos anos 60 (DL n.º 47032 de 27-05-66; DL n.º 49408 de 29-11-1969), mas só depois do 25 de Abril se consignou a atribuição do subsídio de férias (DL n.º 292/75 de 16-06), «que veio possibilitar a uma grande maioria da população portuguesa o poder gozar de dias de lazer fora do local de residência procurando outros pontos mais aprazíveis». Para a expansão deste fenómeno concorreu também o aumento dos tempos livres com à redução do horário de trabalho para as 44 horas semanais (DL n.º 409/71 de 27-09) e depois para as 40 horas (DL n.º 21/96 de 23-07)¹⁴⁹.

Isto significou não só um aumento da pressão antrópica sobre as zonas costeiras, como também a alteração das formas de aproveitamento daquele espaço. Como vimos, as elites foram responsáveis pela introdução dos primeiros rituais associados à prática dos banhos de mar. Esses comportamentos codificados, pertença de um determinado grupo e por isso símbolo de reconhecimento e distinção social, foram pouco a pouco apropriados por outros elementos, desejosos de imitar a aristocracia e partilhar assim do lustre que lhe estava associado. Os seus procedimentos e atitudes acabaram por generalizar-se e banalizar-se, mas de uma forma deturpada, o que acontece frequentemente quando alguém reproduz hábitos que não são seus. De acordo com as *Memórias da Linha de Cascais*, nas praias onde outrora a sociedade elegante mostrava compostura e distinção, viam-se, nos anos 40, «cestos de farnéis, melancias e garrações de vinho. Crianças pálidas rebola[va]m-se no areal. Senhoras faz[ia]m *croché* à sombra das barracas. Passa[va]m raparigas vestidas de *maillots* fora da moda e desbotados no colorido»¹⁵⁰.

Os comportamentos associados à praia mudaram também, porque se alteraram os motivos que conduziram inicialmente ao espaço marítimo. Numa primeira fase, os banhos de mar tinham uma função higiénica e terapêutica, o areal não oferecia atractivos, os divertimentos tinham lugar longe dali e a contemplação da paisagem era feita à distância, nas esplanadas, avenidas marginais ou cais. Depois, modificaram-se os

¹⁴⁸ Rosalinda Gouveia Rodrigues, *O turismo na Madeira entre as duas Grandes Guerras (principais transformações económicas, sociais e culturais)*, Tese de Mestrado em História Económica e Social Contemporânea, Coimbra, FLUC, 1998, p. 20.

¹⁴⁹ Paula Bernardo, Rosário Bastos e João Alveirinho Dias, *Op. cit.*, p. 88.

¹⁵⁰ Branca Gonta Colaço e Maria Archer, *Op. cit.*, p. 41.

critérios de beleza e de estética, desapareceu o ideal de pele clara¹⁵¹ e firmou-se o gosto pelo bronzeado, cuja ausência passou a ser sintoma de doença ou de dificuldades económicas (que inviabilizavam o gozo das férias)¹⁵². A ida para a praia tornou-se então o ideal das férias, uma afirmação de pujança social, reconhecida, na hora de voltar ao trabalho, pelo tom bronzeado da pele. Nas condições de vida (industrial e urbana) vigentes, o sol deixara de ser um fim em si mesmo, para se tornar num meio de acesso a formas de existência privilegiada. A praia transformou-se num espaço lúdico *per se*, desenvolveram-se outras actividades para além do banho e o tempo de permanência à beira-mar foi-se tornando cada vez maior: «o restaurante, o balneário, com música, movimento, alegria, erguem-se na praia. A multidão espairose. Vêm-se fatos de banho janotas, tão despidos quanto a lei o permite, vêem-se os banhistas do sol que tenteiam as audácias do nudismo, vêem-se os que nadam, os que barquejam, os que namoram, os que exibem, os que se isolam entre o tumulto»¹⁵³ (Fig. 10 e 11).



Fig. 10

¹⁵¹ Entre 1884 e 1892, a Revista *Ilustração* publicou 172 vezes um anúncio a um produto branqueador da pele –o “Leite Antepélico” –, que prometia dissipar sardas, pintas, borbulhas e rugas, conservando a cutis lisa e clara. Estudo efectuado por Ana Leonor Pereira e João Rui Pita, *Op. cit.*, p. 503.

¹⁵² João Alveirinho Dias, “Evolução da zona costeira portuguesa...”, p. 14. Para ilustrar a mudança nos conceitos de beleza, no que diz respeito ao tom da pele, o autor cita um artigo do *Século Ilustrado* de 04-08-1945 que passamos a transcrever pela sua relevância: «com quatro ou cinco dias de praia fica da cor do bronze, e isto para as senhoras, é um prazer, porque causará inveja às amigas de corpo muito branquinho».

¹⁵³ Branca Gonta Colaço e Maria Archer, *Op. cit.*, pp. 306-307.



Fig. 11

Figuras 10 e 11. Praia de Carcavelos, nos anos 50 (www.jf-carcavelos.pt/fotos.asp)

No século XX, o litoral ganhou nova vida, recebeu novas populações, adquiriu novos hábitos e perdeu o seu carácter elitista para se tornar no espaço de lazer das massas. Contudo, como veremos nos próximos capítulos, o fenómeno balnear foi responsável pela introdução, nas povoações costeiras e nos trechos ermos do litoral, de um conjunto de estruturas (materiais e mentais), consideradas determinantes para o bem-estar dos banhistas, que transformaram irremediavelmente a paisagem, com consequências que ainda hoje tentamos avaliar (e minimizar).

3. O Estado e o litoral

Espaços de interface entre a terra e o mar, zonas de penetração para o interior, locais privilegiado de trocas e contactos, os litorais abrigados mereceram desde cedo a atenção das autoridades. O interesse do Estado por estas áreas prendia-se com a necessidade de controlar os rendimentos gerados pelas actividades marítimas, quer pela sua relevância para a economia nacional, quer pelas receitas auferidas pelo erário público através da cobrança de impostos. Os deveres estatais estendiam-se ainda a questões de soberania, como a fiscalização de pessoas e bens nas alfândegas e o controlo de epidemias através dos postos sanitários existentes nos portos. Por seu turno, os litorais expostos directamente à influência atlântica ofereciam poucas vantagens do ponto de vista económico, tendo em conta, a quase ausência de população e a escassez de recursos destas áreas (como vimos em 1.1.5 e 1.2.1). A principal preocupação das autoridades em relação a este território era a questão da defesa militar. Com efeito, o papel dos portugueses na economia-mundo dos Descobrimentos e a situação geográfica do país no extremo ocidental da Península Ibérica, constituindo uma espécie de último cais da Europa para os navios com destino à África, ao Oriente ou à América, tornaram os seus portos e águas costeiras muito frequentados e particularmente apetecíveis para as investidas dos piratas e surtidas de nações inimigas. Para proteger a raia marítima, o Estado teve de investir na sua fortificação e na manutenção de armadas de guerra para patrulhar a costa e garantir a integridade do solo nacional.

Em 1915, numa lição sobre economia marítima, Moses Amzalak falava das formas de aproveitamento do mar, explicando que o seu maior valor residia na possibilidade de ser explorado pela indústria da pesca e pela navegação. No seu entender, o mar era responsável pela valorização de determinadas porções de terra - as costas marítimas e os portos - que estabeleciam os pontos de contacto indispensáveis para a canalização das mercadorias transportadas e dos produtos da pesca para o interior do país através dos meios de comunicação terrestre¹⁵⁴. Como veremos adiante, a pesca, a navegação e os portos constituem elementos-chave para compreender a actuação do Estado nos litorais abrigados. Actuação essa que, embora sujeita às alterações inerentes ao evoluir do processo histórico, se manteve coerente, ao longo dos tempos, nas suas principais linhas estruturais, com base na vontade estatal em salvaguardar os interesses

¹⁵⁴ Moses Bensabat Amzalak, *A economia marítima*, Lição inaugural do Curso de 1915-1926 da 15.ª cadeira do Instituto Superior de Comércio de Lisboa, Lisboa, 1926, pp. 12, 14-15.

nacionais vigiando os principais pontos (marítimos) de entrada no país e de contribuir para o fomento da economia através da regulamentação das actividades marítimas e da manutenção das infra-estruturas essenciais ao seu desenvolvimento. Intervenções que contrastam fortemente com o desinteresse e abandono a que foram votados os trechos de litorais abertos – um território desconhecido, deserto e hostil - até bem perto do século XIX.

A situação começou a mudar gradualmente, quando em finais de Setecentos, o Estado Moderno procurou efectivar o domínio político-administrativo sobre o espaço colocado à sua disposição (pela nação), tornando-se-lhe vital a obtenção de informações concretas e pormenorizadas sobre o território nacional, o que determinou o aumento do investimento público na produção de conhecimento (científico) sobre o solo e seus recursos, através da formação de equipas especializadas, dotadas de equipamentos e métodos para o levantamento de cartas (geodésicas, geográficas, topográficas, corográficas, hidrográficas) do país. No século XIX, no âmbito dos trabalhos de elaboração da Carta do Reino, surgiram as primeiras representações modernas e científicas do litoral. Os planos hidrográficos de barras e portos e os relatórios sobre a situação das dunas da orla costeira, então elaborados, destinavam-se a permitir ao Estado conhecer melhor estas áreas para poder controlar e explorar os seus recursos. Assim também, o estabelecimento do Domínio Público Marítimo, anunciado pela primeira vez em 1864¹⁵⁵, e sucessivamente regulamentado daí em diante, deve ser entendido à luz das tentativas do Estado para se apropriar de forma efectiva do espaço nacional e de assegurar a eficácia das suas medidas desde os centros nevralgicos do poder até às periferias mais remotas.

O ponto de viragem, porém, no que concerne ao interesse (e à aposta) das autoridades nas áreas costeiras anteriormente desertas, dá-se em meados do século XX, com a emergência do fenómeno do turismo balnear, que implicou novas formas de percepcionar o litoral e fez despontar novas potencialidades no que dizia respeito ao seu aproveitamento económico. Descoberto o filão do turismo, as autoridades portuguesas dedicaram-se com ardor a promover lá fora a imagem do país, fazendo do slogan “sol e mar”, um dos principais cartazes turísticos nacionais. A nível interno, esforçaram-se por desenvolver uma política de turismo, que servisse de suporte ao crescimento desta indústria de serviços e garantisse a existência das infra-estruturas básicas de apoio às

¹⁵⁵ Por decreto de 31-12-1864, assinado pelo ministro João Crisóstomo, publicado no *Diário de Lisboa* de 13-01-1865.

novas actividades. Tudo isto teve forte impacto no litoral, que se tornou o principal destino de férias dos estrangeiros de visita a Portugal e dos próprios cidadãos nacionais, com repercussões graves a nível da dinâmica natural costeira.

3.1 A importância estratégica, política e económica da orla costeira

3.1.1. O litoral enquanto fronteira marítima

A fronteira marítima, tal como é próprio dos espaços fronteiriços, possui um carácter jurídico-simbólico, que se consubstancia no facto de encerrar os limites da soberania nacional. O litoral, enquanto raia natural do reino, separa Portugal do mundo que se estende para lá do Oceano e por conseguinte houve desde cedo todo o interesse em fazer assinalar a presença tutelar da entidade que lhe serve de garante. O Estado tem pois o dever de imprimir ali a sua marca, a fim de indicar que naquela linha tem início a sua autoridade. Os mecanismos possíveis de «construir» uma fronteira «dependem da época considerada e dos instrumentos mentais e práticas de apropriação do território ao dispor do poder central»¹⁵⁶: fortalezas, alfândegas e centros de controlo sanitário funcionaram como objectos privilegiados de afirmação do poder público, indicando ao viajante (chegado por mar) que entrava numa nova terra, com leis e características próprias a que era obrigado a sujeitar-se.

A preocupação mais premente das autoridades em relação à raia molhada prendeu-se, desde os primeiros tempos da nacionalidade, com a sua protecção militar. Os tradicionais sistemas de defesa da costa baseavam-se na instalação de torres de vigia em locais elevados de observação, junto de pontos-chave, como um cabo, a foz de um rio ou um porto. Em caso de aproximação de um navio desconhecido davam o alerta através do ateamento de fogos visíveis a grandes distâncias. As atalaias funcionavam como alarme prévio e cumpriam o fim de avisar as populações do perigo eminente, dando-lhes tempo para fugir ou organizar a defesa. Estas pequenas torres, de iniciativa local, acabaram por ser gradualmente substituídas por uma linha de fortificações, constituída por fortes e fortins, também eles localizados em sítios estratégicos, que

¹⁵⁶ Rui Cunha Martins, “Fronteiras do Espanto”, *Linha de fronteira*, textos de Jorge Gaspar e Rui Cunha Martins, 700 anos do Tratado de Alcanizes, s.l., 1997, pp. 27-28.

serviam como plataformas de artilharia para atingir as embarcações adversárias que se aproximavam da costa, impedindo o desembarque ou o bloqueio de portos e barras¹⁵⁷.

Segundo Gustavo Portocarrero as mudanças no sistema de defesa do litoral português começaram a fazer sentir-se em finais do século XV, como reflexo do poder crescente da Coroa e do desenvolvimento de uma economia-mundo resultante da expansão europeia. O afluxo de riquezas ao reino de Portugal, provenientes de regiões remotas de África, do Oriente e do Brasil, a importância de Lisboa na distribuição desses produtos pelos mercados europeus e os comboios de navios das mais variadas nacionalidades que sulcavam as águas territoriais portuguesas tornaram os portos e o mar adjacente extremamente apetecíveis para a cobiça de piratas e corsários. Por outro lado, a concentração do monopólio do comércio dos principais produtos ultramarinos nas mãos dos monarcas permitiu o aumento do seu poder pessoal e por extensão o aumento da capacidade de intervenção do Estado, encarnado na pessoa do soberano. Assim, a fortificação da orla marítima levada a cabo nesta época visou não só melhorar a eficácia da defesa militar do território, mas serviu também como «instrumento de afirmação política da Coroa numa área (...) que era estrategicamente muito importante»¹⁵⁸, uma vez que o controlo das zonas portuárias e dos produtos que chegavam por via marítima se revestia de total relevância para a manutenção e sucesso do esforço de concentração do poder régio. Mais tarde, no período filipino e durante a Guerra da Restauração, assistiu-se a um novo afã de construção ou remodelação das estruturas existentes com um intuito especificamente militar, visto que se trataram de tempos conturbados, primeiro pelos muitos inimigos que tinha o Império Espanhol e depois, por Portugal se encontrar em guerra com o país vizinho para alcançar a sua independência.

Também na questão da defesa militar do reino se observa uma distinção palpável na forma de percepcionar os litorais abrigados e os litorais expostos, tendo em conta o tipo de estruturas edificadas para proteger uns e outros. A maioria das fortalezas e fortes foi erguida junto à entrada das barras dos rios, para defender os principais portos e povoações do reino. Ou então, em locais estratégicos do ponto de vista militar, como Sagres, o Cabo de S. Vicente e as Berlengas. No Algarve, também se construíram pequenos fortes – por exemplo os de S. Luís da Almádena, do Zavial e da Baleeira -

¹⁵⁷ Francisco Contente Domingues, “A guerra no mar”, *Nova História Militar de Portugal*, dir. de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, vol. II, Rio de Mouro, 2004, p. 166.

¹⁵⁸ Gustavo Portocarrero, *Sistemas de defesa costeira na Arrábida durante a Idade Moderna. Uma visão social*, s.l., 2003, p. 24.

destinados à protecção das armações de pesca e dos seus trabalhadores, já que o lucro gerado por tais labores era muito apetecido pela pirataria. A dimensão e número de estruturas militares numa dada área estava directamente relacionada com a importância do núcleo urbano a defender: assim, não é de estranhar que a maior concentração de fortalezas se verifique junto às barras de Lisboa e Porto. Nas áreas de povoamento reduzido ou mesmo desertas, tantas vezes associadas a litorais oceânicos, as formas de protecção limitavam-se a soluções mínimas – as torres de vigia –, uma vez que o isolamento destes espaços, a ausência de povoações permanentes e as dificuldades de desembarque não atraíam piratas e corsários nem justificavam grande investimento na sua defesa. As pequenas atalaias erguidas em pontos com ampla visibilidade sobre o mar bastavam para cumprir a missão de alertar as comunidades de pescadores instaladas na praia ou as populações que viviam a alguns quilómetros da costa. A existência destas estruturas está documentada em locais como Espinho, Esmoriz, Furadouro, Serra da Boa Viagem, Costa de Mira, Pedrogão, S. Martinho do Porto, Cruz do Facho (perto da Lagoa de Óbidos, Brejo Longo (junto de Milfontes) e muitas outras no Algarve (Torre de Aires, Luz de Tavira; Torre de Bias, Fuzeta; Torre de Medronheira, Olhos d'Água; Torre Velha, Galé; Torre da Lapa, Ferragudo; e Torre de Aspa, Vila do Bispo)¹⁵⁹.

As fortalezas espalhadas pelo litoral português recordam um tempo em que a alma desta fronteira se baseava na alteridade, quando a aproximação e a convivência, pacífica ou conflitual, com o «outro» que vinha pelo mar, estimulava a vivência raiana e justificava a própria noção de fronteira¹⁶⁰. Hoje estas construções erguidas pelo homem constituem marcas indissociáveis da própria paisagem costeira e a imponência destes conjuntos arquitectónicos já não serve como instrumento dissuasor, antes se transformou num elemento caracterizador do espaço.

3.1.2. Pescas, navegação e comércio

3.1.2.1. As actividades piscatórias

O interesse estatal pelo espaço marítimo prendeu-se sempre (e sobremaneira) com a importância económica desta zona. Durante muito tempo, a actividade tradicional da pesca contribuiu de forma decisiva para o sustento da população: é preciso não esquecer que as restrições impostas pela Igreja - a abstinência de carne durante parte do

¹⁵⁹ João de Almeida, *Roteiro dos monumentos militares portugueses*, Lisboa, 1945-1948; Valdemar Coutinho, *Castelos, fortalezas e torres da região do Algarve*, Faro, 1997.

¹⁶⁰ Rui Cunha Martins, *Op. cit.*, p. 29.

ano – converteram o peixe na base da alimentação. O bacalhau e a sardinha eram vulgarmente consumidos por todo o país: fresco, salgado, fumado ou seco o pescado era conduzido para o interior através das vias de comunicação existentes. «A salga e a seca do pescado interessa[vam] (...) ao público e à Fazenda Nacional, tanto quanto sendo bem promovidas pod[ia]m fazer o sustento da classe laboriosa da nação e apartar a introdução do pescado estrangeiro»¹⁶¹.

A indústria das pescas ocupou desde cedo um papel de relevo no âmbito da economia nacional. Em 1892, Baldaque da Silva¹⁶² traçava o retrato rigoroso da situação deste sector em Portugal, chamando a atenção para a sua dimensão, tendo em conta o número de portos de pesca existentes (137 marítimos e fluviais), a quantidade de indivíduos e barcos envolvidos nesta actividade – cerca de 30.000 pessoas e 6176 embarcações -, a importância das capturas – 30.475t de peixe -, o valor do pescado comercializado (4.564.000\$000 réis) e o imposto cobrado nos postos aduaneiros (136.642\$858 réis em 1886). Para além disto, havia ainda a questão da exportação do pescado que, no quadro dos valores da exportação dos produtos portugueses, vinha em quarto lugar, depois dos vinhos, cortiça e rolhas, frutas e legumes, e antes dos minerais. O peixe eram enviado para Inglaterra, Alemanha, França, Bélgica, Brasil, Espanha e Itália¹⁶³. A pesca era ainda responsável pelo desenvolvimento de outras actividades como a produção de sal, a construção naval, a manufactura de cabos e redes, o fabrico de conservas de peixe e a extracção de óleos. A produção e comercialização de sal, por exemplo, «dinamizou de forma clara a vida de vários sectores populacionais em múltiplas regiões do litoral»¹⁶⁴ desde tempos imemoriais, constituindo em certos trechos costeiros um dos principais suportes das economias locais, ao ponto de se transformar num elemento caracterizador da própria identidade paisagística dessas áreas – «as paisagens de sal»¹⁶⁵ – como acontece em Aveiro, Setúbal e Castro Marim. Esta actividade tradicional da orla marítima portuguesa perdeu importância, a partir do século XIX, face ao aparecimento da preparação industrial de conservas de peixe, aplicada sobretudo à sardinha e ao atum, operação altamente lucrativa, localizando-se as

¹⁶¹ *Diário das Cortes Gerais...*, Acta 77, 05-11-1821.

¹⁶² A. A. Baldaque da Silva, *Estado actual das pescas em Portugal*, Lisboa, 1991 [reedição fac-similada da edição de 1892].

¹⁶³ Vicente Almeida d'Eça, *As pescas marítimas em Portugal*, Lisboa, 1909, p. 13.

¹⁶⁴ José Manuel Garcia, “Apresentação”, *Estudos sobre a História do Sal português*, Virgínia Rau, Lisboa, 1984, p. 9.

¹⁶⁵ Maria Rosário Bastos, *Op. cit.*, p. 30.

principais fábricas em Matosinhos, Espinho, Lisboa, Setúbal (a mais importante), Faro e V.R. de S. António.

Nesta época recuperou-se também uma actividade interrompida desde o período de Seiscentos, falamos da pesca do bacalhau nos mares da Terra Nova. A faina maior trouxe nova vitalidade a certos portos como Aveiro e Figueira da Foz, beneficiando das obras levadas a cabo para a estabilização das barras daquelas localidades e da produção de sal nas imediações. Entre as décadas de 30 e 60 do século XX, o Estado Novo promoveu de forma activa a “Campanha do Bacalhau”, sendo este um dos sectores «da economia e sociedade do Portugal salazarista mais amplamente submetido à regularização estatal»¹⁶⁶. O plano de autarcia mitigada que lhe estava subjacente foi parcialmente atingindo quando, em 1958, Portugal se tornou o primeiro produtor mundial de bacalhau salgado seco.

Em 1967, o projecto do III Plano de Fomento (1968-1973) apresentava um resumo da evolução do sector das pescas salientando o seu contributo para o produto nacional bruto e revelando alguns números indicativos: 46.100 homens estavam então (1965) matriculados como pescadores, sendo a frota pesqueira nacional constituída por 11.074 embarcações, ascendendo as capturas a 424.982t no valor de 1.184.595 contos. Não querendo ser exaustivos quanto a valores numéricos - que apresentamos a título meramente exemplificativo -, destacamos sim que o interesse do Estado em relação à pesca pouco se alterou com a passagem do tempo. Em 1967, tal como em 1892, as prioridades das autoridades visavam o aumento da produção do pescado com o intuito de abastecer o mercado interno alimentar e industrial, a diminuição das importações deste produto e o incremento das exportações, de forma a fazer crescer os rendimentos públicos¹⁶⁷. Gostaríamos ainda de lembrar, que durante séculos, até ao despontar da vocação balnear das praias, as actividades marítimas relacionadas com a pesca foram a principal razão para a frequência e ocupação dos litorais oceânicos por populações que ali se fixaram de modo precário (e quase sempre sazonal).

¹⁶⁶ Álvaro Garrido, “O Estado Novo e a pesca do bacalhau: economia, política e ideologia”, *A pesca do bacalhau. História e memória*, Colóquio Internacional da História da Pesca do Bacalhau, Lisboa, 2001, pp. 125 e 135. Nesta obra ver ainda os artigos de Inês Amorim, “O porto de Aveiro e as pescarias na época moderna” e Rui Cascão, “Linhas gerais da evolução da pesca do bacalhau na Figueira da Foz”.

¹⁶⁷ *Diário das Sessões da Assembleia Nacional*, suplemento ao n.º 8, 07-11-1967, pp. 184-186.

3.1.2.2. Navegação e comércio marítimo

Outra actividade que se relacionava com o espaço marítimo e que trazia importantes lucros para o Estado e para a economia nacional era o tráfego de longo curso e de cabotagem. Até meados do século XX, a maior parte do transporte de passageiros e mercadorias fazia-se por mar. Em 1904, Adolfo Loureiro, analisando as estatísticas das entradas e saídas de embarcações dos portos nacionais entre 1889 e 1901, verificava que, durante este tempo, o movimento marítimo tinha aumentado quase o dobro para o número de embarcações e mais do dobro em relação à tonelagem. Recorrendo a mapas oficiais, Loureiro observou que o crescimento do movimento marítimo era acompanhado pelo aumento das transacções comerciais. Entre 1879 e 1901, o valor das importações e exportações nacionais subiu de 61.534 para 497.626 contos de réis. Para o Estado (entre 1897 e 1901) isto significou um rendimento anual médio de cerca 18.314 contos, em direitos de importação e exportação, impostos de barreiras e pescado, real de água, taxas do tráfego e receitas diversas, cobradas nos postos aduaneiros marítimos¹⁶⁸.

Apesar do elevado número de portos marítimos e da quantidade de embarcações que os frequentavam, entre 1810 e 1913, o movimento costeiro concentrava-se essencialmente em Lisboa e Porto, como mostram os estudos de David Justino sobre o espaço económico nacional. Aquelas duas cidades participavam em 78% da navegação de cabotagem e eram responsáveis por cerca de 98% das importações e 89% das exportações realizadas por via marítima, isto é, quase todo o comércio externo realizado na época, à excepção das trocas efectuadas por via terrestre com o país vizinho¹⁶⁹. A capital tinha uma presença muito forte em todo o litoral, estando em contacto directo com quase todos os portos e recebendo produtos oriundos de vários pontos da costa. Embora os portos secundários trocassem bens entre si, o fluxo principal de mercadorias pertencia às duas grandes cidades, que relegavam os restantes portos para posições subsidiárias do seu próprio funcionamento. A hierarquização do controlo do comércio importador e a necessidade de aproveitamento do retorno obrigavam os portos mais pequenos a direccionar as suas exportações para os dois principais centros portuários. Por outro lado, a concentração bicéfala do comércio externo em Lisboa e Porto ajudava

¹⁶⁸ Adolfo Loureiro, *Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes*, vol. I, Lisboa, 1904, pp. 42-44.

¹⁶⁹ David Justino, *A formação do espaço económico nacional. Portugal 1810-1913*, Lisboa, 1988, pp. 200, 209 e 212. David Justino trabalha essencialmente com produtos agrícolas e pecuários e alguma indústria. Não encontramos referências a minério. Por isso, concluímos que nas suas contas sobre as exportações/importações através dos portos marítimos não entra o valor do minério das Minas de S. Domingos, que por esta altura tinha uma importância muito significativa.

a reforçar a sua posição no contexto das trocas internas, na medida em que os produtos regionais recebidos pela cabotagem eram exportando para o estrangeiro através daquelas duas praças, que actuavam depois como intermediários na distribuição dos produtos coloniais e manufacturados pelas diferentes partes do país. As razões desta bicefalia prendiam-se com aspectos múltiplos da história económica nacional que não interessa referir, mas deviam-se também à intervenção do Estado, já que a concentração da navegação e do comércio facilitava o expediente das alfândegas e tornava mais difícil a subtracção dos direitos sobre as mercadorias.

Em 1967, cerca de 98% do comércio externo nacional continuava a ser realizado por via marítima, e ainda que disperso por alguns portos, o predomínio desta actividade era exercido por Lisboa (67,5%) e Douro/Leixões (24,9%). Os pequenos portos com maior movimento representavam cerca de 14% dos tráfegos totais dos portos do continente, mas apenas 10% do fluxo de mercadorias de longo curso, estando praticamente reduzidos às actividades de cabotagem e à pesca¹⁷⁰.

3.1.3. A questão portuária

O fulcro das actividades marítimas acima descritas centrava-se nas zonas portuárias, localizadas predominantemente em áreas estuarinas abrigadas. O peso significativo da pesca e do comércio na economia nacional obrigou o Estado português, primeiro na figura dos monarcas, depois na dos vários governos constitucionais, a tomar medidas e a investir financeiramente na salvaguarda dos seus interesses, nomeadamente na criação e manutenção das infra-estruturas essenciais ao seu desenvolvimento. Isto é, na construção de uma estrutura portuária capaz de responder às necessidades da navegação moderna e de melhor servir a população do país pela sua ligação a uma rede de transportes terrestres. Para se perceber melhor os contrastes que, durante séculos, marcaram a percepção/utilização dos litorais expostos e dos abrigados, é de todo fundamental perceber o papel que os portos tiveram para as comunidades costeiras e do interior. Tanto mais que a sua importância e a necessidade de investir no seu desenvolvimento tiveram implicações profundas na dinâmica costeira a partir do século XX. Daí a relevância de tratarmos neste capítulo, da forma como as autoridades perspectivaram e actuaram em matéria portuária no nosso país.

¹⁷⁰ *Diário das Sessões da Assembleia Nacional*, 07-11-1967, pp. 307-309 e 317-318.

O crescimento económico produzido, sobretudo a partir da segunda metade do século XIX e no século XX, em resultado do aumento da população, do desenvolvimento intensivo dos novos continentes e da consequente proliferação das relações comerciais, determinou a expansão do tráfego marítimo, que atingiu proporções impossíveis de comportar nos portos mais pequenos e/ou mais antigos. Com o aparecimento da navegação a vapor, as construções em ferro vieram substituir os navios de madeira, aumentando a tonelagem bruta das embarcações, as quantidades transportadas e os encargos de permanência nos portos. Isto significou a diminuição da afluência a alguns deles, enquanto crescia muito o movimento de outros, já que a navegação passou a fugir dos portos de acesso difícil ou perigoso, para procurar aqueles que possuíam boas condições de navegabilidade e que se encontravam ligados ao resto do país por boas estradas e caminhos-de-ferro. Os portos constituíam as bases da exploração do mar e do comércio externo e os pontos de conexão das comunicações terrestres e marítimas. Junto deles estabeleceram-se aglomerados urbanos de populações dedicadas ao exercício da pesca ou a indústrias subsidiárias e aí se fixaram valiosas actividades fabris e comerciais. Mas os portos não beneficiavam apenas os seus utilizadores, contribuía também para o desenvolvimento de relações económicas de mais vasto alcance que interessavam a todo o país e a vários sectores de actividade. Por conseguinte, as autoridades, entendendo que os portos constituíam elementos fundamentais para a economia nacional, trataram de definir políticas portuárias que promovessem a sua segurança e eficiência por meio de obras de protecção e abrigo, de acostagem e correspondentes instalações terrestres, de forma a tornar possível a prestação de serviços com a devida regularidade e rapidez e nas melhores condições de trabalho.

Em 1901, o engenheiro Adolfo Loureiro era encarregado, por uma portaria ministerial, de proceder ao estudo das condições técnicas e económicas dos portos portugueses, o que incluía a elaboração de planos hidrográficos, observações meteorológicas, descrição de obras já construídas e seu custo, indicação das que conviria empreender, estatísticas comerciais e de navegação. O objectivo desta missão era contribuir para o desenvolvimento da riqueza pública e aproveitamento da estrutura portuária existente, pela execução das obras necessária ao seu melhoramento¹⁷¹. Apesar destas e de outras iniciativas do género, segundo Fernanda Alegria, não é possível falar

¹⁷¹ Adolfo Loureiro, *Op. cit.*, pp. 3 e 57.

de uma política portuária para este período, porque não houve uma decisão concertada sobre o conjunto de portos. Somente Lisboa e Leixões foram objecto de intervenções com algum significado a nível das suas infra-estruturas¹⁷².

A definição e aplicação de uma política portuária concreta viria a caber ao Estado Novo. Assim, em 1926 surgia a lei dos portos (decreto 12.757 de 02-12-1926), que os classificava em 4 classes de acordo com a sua importância económica e militar. Os portos de primeira classe eram aqueles que tinham maior relevância para a economia geral do país, por constituírem bases navais de importância militar e/ou pontos de escala de grandes linhas de navegação, com ligações a redes de comunicação interior e grande tráfego de passageiros ou mercadorias. Nestes portos, as despesas de construção, ampliação e equipamento ficavam exclusivamente a cargo do Estado¹⁷³.

Três anos mais tarde, em 1929, procedeu-se à revisão da classificação dos portos e estabeleceram-se as precedências, quer dos locais, quer das obras a executar em cada um deles. Deu-se claramente preferência aos portos de interesse nacional, Lisboa e Douro-Leixões. Depois, foram seleccionados alguns de carácter regional, de acordo com a sua importância e tráfego: Setúbal, Vila Real de S. António, Aveiro e Viana do Castelo, que serviam zonas do país de grande incremento económico e constituíam importantes centros de pesca, sendo susceptíveis de largo futuro e desenvolvimento¹⁷⁴. Os restantes foram incluídos na segunda fase do plano portuário, que se iniciou em 1944. Nos Planos de Fomentos foram também destinadas avultadas verbas para dar prossecução aos trabalhos de renovação da estrutura portuária, confirmando a sua importância no contexto da economia nacional e a clara aposta das autoridades nestas áreas de contacto marítimo-terrestre. Sobre as obras efectuadas nos portos e seus efeitos nos ecossistemas costeiros falaremos no capítulo B. 1.2.1.

3.1.4. Disparidades regionais: os contrastes litoral/interior e litorais abrigados/abertos

Durante séculos a circulação entre as diferentes regiões do país fez-se através das vias fluviais, marítimas e terrestres. Os rios navegáveis ofereciam boas condições de

¹⁷² Maria Fernanda Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego*, Lisboa, 1990, pp. 188 e 204.

¹⁷³ Foram considerados de 1.ª classe os portos de Lisboa, Douro, Leixões, Funchal e Ponta Delgada; de 2.ª os de Setúbal, V.R.S. António e Horta; de 3.ª os de Aveiro, Faro, Figueira, Lagos, Olhão, Peniche, Portimão, S. Martinho, Tavira, Viana e Angra do Heroísmo e de 4.ª classe, os restantes portos. Vide Francisco Ramos Coelho, *Portos marítimos e navegação exterior*, Lisboa, 1929, pp. 9-10.

¹⁷⁴ *Diário do Governo*, 03-10-1929, tomo I, pp. 2131-2132.

transporte, com segurança, rapidez e baixo custo, permitindo levar bens perecíveis e grande volume de mercadoria dos campos para as cidades da costa. Contudo, a rede fluvial tinha uma cobertura reduzida, abrangendo apenas algumas regiões, sendo que o transporte se fazia sobretudo de montante para jusante, pois navegar em sentido contrário trazia dificuldades acrescidas aos barcos carregados, já que era necessário deslocá-los “à vara” ou transportá-los à sirga, isto é, puxados por homens colocados nas margens. Os escolhos eram ainda maiores para quem viajava por estrada, uma vez que a ausência ou escassez destas, o seu mau estado de conservação e a presença frequente de salteadores, tornavam as deslocações extremamente morosas, complicadas e perigosas. Assim, a navegação costeira acabava por ser a forma mais rápida de viajar, dependendo dela boa parte dos intercâmbios comerciais inter-regionais. Até ao aparecimento do caminho-de-ferro, a situação pouco ou nada se alterou¹⁷⁵. A carência de vias de comunicação entre o litoral e o interior é mais uma achega para compreender a posição estratégica dos portos nacionais (localizados nos estuários dos principais rios navegáveis), enquanto espaços privilegiados de interface entre regiões, justificando a atenção que as autoridades lhes dedicavam, em detrimento de outras áreas litorais – os litorais abertos – de todo preteridas.

Na segunda metade de Oitocentos, alcançada a estabilidade política e o regular funcionamento das instituições liberais, tornou-se premente o investimento no crescimento económico do país através do desenvolvimento dos transportes. Os governos saídos da Regeneração apostaram no aumento e melhoria das vias de comunicação terrestres como forma de incentivar as trocas comerciais (nacionais e estrangeiras) e de aproximar as regiões do interior e do litoral. A primeira linha de caminho-de-ferro, entre Lisboa e o Carregado, começou a ser construída em 1853. Entre 1856 e 1886 foram instalados cerca de 3600 km de vias. Na mesma época, deu-se um notável incremento na construção de novas estradas e na reparação de outras já existentes. No início do século XX, estava delineado um sistema de comunicações que cobria parte do território e que procurava articular os diferentes meios de transporte entre si. No entanto, verifica-se que algumas províncias foram mais valorizadas do que outras, já que a construção das linhas férreas ficou subordinada a cobrir os circuitos onde os intercâmbios comerciais eram mais abundantes¹⁷⁶. O mesmo se passou no que

¹⁷⁵ Jorge Borges de Macedo, *Problemas da História da indústria portuguesa no século XVIII*, Lisboa, 1963, pp. 131-142.

¹⁷⁶ Fernanda Alegria., *Op. cit.*, pp. 231 e 303

diz respeito à rede viária: desta forma, «certos espaços, e sobretudo os mais próximos do litoral, passaram a dispor de uma relativa densa rede de estradas, e também de linhas de caminho-de-ferro, enquanto o interior do país continuava mal servido»¹⁷⁷.

A questão do desenvolvimento dos transportes e vias de comunicação promovido pelo Estado a partir da segunda metade do século XIX, é aqui referida, porque foi determinante para que se desse a ocupação de certos trechos da orla marítima, até aí quase desprovidos da presença humana. O crescimento dos núcleos piscatórios costeiros e o surgimento de novos aglomerados populacionais, associados ao uso das praias (de que falámos em A.1.2.3 e 2.2.4) só foi possível graças à expansão dos caminhos-de-ferro, complementada pelas estradas de ligação ao mar. Com efeito, «a rede ferroviária opera uma verdadeira selecção das cidades balneárias», já que os viajantes estão condicionados a percursos pré-definidos determinados em função da disseminação dos caminhos-de-ferro¹⁷⁸. Assim, o vazio humano que se fez sentir nos litorais abertos até esta época também se explica pela ausência de transportes e de acessos transitáveis, uma vez que estas regiões se encontravam praticamente isoladas – com excepção das movimentações sazonais da populações piscatórias que ali chegavam por via marítima - do resto do país.

No século XIX, a orla costeira - considerada num sentido lato, abrangendo os territórios até onde se faz sentir a influência marítima – era a zona mais rica de Portugal, aqui se situavam os dois principais núcleos urbanos nacionais, cidades portuárias com acesso directo aos mercados europeus e ultramarinos e à maioria dos produtos internos que chegavam através das vias fluviais ou da navegação de cabotagem oriunda de vários portos. Nesta região localizavam-se também as actividades económicas mais rentáveis, relacionadas com a indústria, o comércio e a área emergente dos serviços; nela se concentravam ainda a maioria das vias de comunicação e as que estavam em melhores condições de utilização. Era já então claro que o Estado investia prioritariamente no litoral, sendo esse investimento largamente compensado financeiramente. A posição fronteira da orla costeira entre o interior do país e o resto do mundo fazia dela a intermediária por excelência entre estes dois espaços, determinando a sua importância estratégica, comercial e económica no contexto nacional. Contudo, a dualidade litoral-

¹⁷⁷ Id, *Ibid.*, pp. 117 e 121.

¹⁷⁸ Elói Ribeiro, “A Gazeta dos Caminhos-de-ferro e a promoção do turismo em Portugal (1888-1940)”, *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona, vol. XIV, n.º 837, 2009.

interior não engloba o problema das disparidades regionais na sua totalidade. A ideia, predominante ainda hoje, de que a um litoral desenvolvido se contrapunha um interior atrasado, porque distante do dinamismo da orla marítima, não pode ser aplicada de forma geral à realidade concreta. «Na verdade, quer para o século XIX quer para o século XX, podemos encontrar no litoral espaços tão ou mais subdesenvolvidos, tão ou mais desintegrados, que muitos do interior. As grandes disparidades detectam-se entre espaços centrais e espaços periféricos e estes tanto se localizam no interior como no litoral»¹⁷⁹. Estas palavras de David Justino só vêm reforçar aquilo que já havíamos referimos anteriormente, até meados do século XX, houve um contraste acentuado – no que toca à ocupação, investimento, desenvolvimento, antropização - entre áreas litorais abrigadas e áreas litorais expostas, persistindo nestas inúmeros espaços desertos ou com pequenos núcleos populacionais de carácter rudimentar, tão falhos de desenvolvimento como certas regiões do interior, enquanto naquelas se concentravam a meia dúzia de cidades, cuja riqueza e fomento urbano, comercial, industrial e tecnológico, se atribuía de forma generalizada a toda a orla costeira.

3.2. Conhecer para controlar: as representações científicas do litoral e a legislação de apropriação do espaço

O processo de construção e consolidação do Estado-moderno radicou, entre outros aspectos, na apropriação político-administrativa de um espaço que a sua própria acção tendeu a unificar, através da introdução de modelos uniformes em matéria legislativa, judicial e fiscal. «A soberania do Estado moderno adquiriu desde cedo uma dimensão territorializada»¹⁸⁰: na medida em que a afirmação (e eficácia) do poder estatal residia na capacidade de controlar o espaço sob a sua alçada e de nele impor a sua vontade soberana. A fim de melhor conhecer o território que pretendiam dominar, as autoridades investiram em três aspectos fundamentais: a produção de conhecimentos, mudando a sua própria percepção sobre a área nacional; a construção de infra-estruturas de comunicação (estradas, pontes, caminhos-de-ferro) para encurtar distâncias e diminuir a separação entre o centro e as periferias; e a instalação de equipamentos político-administrativos locais, símbolos do poder central, destinados a facilitar a

¹⁷⁹ David Justino, *Op. cit.*, p. 406.

¹⁸⁰ Rui Branco, *O mapa de Portugal. Estado, território e poder no Portugal oitocentista*, Lisboa, 2003, p. 18.

colecta de impostos, o recrutamento militar e o policiamento dos comportamentos e das actividades¹⁸¹.

O surto oitocentista da cartografia oficial europeia (e portuguesa) é indissociável da vontade do Estado-moderno de criar redes capilares de “conhecimento-comunicação-administração-vigilância” sobre o território e sobre a população, uma vez que a representação cartográfica constituía um instrumento poderoso na dinamização da capacidade de penetração territorial do Estado¹⁸². Até meados do século XIX, a realidade física e estatística do território português manteve-se praticamente desconhecida, não só pela incapacidade de promover grandes acções de reconhecimento, mas também pela ausência de técnicas e instrumentos científicos que permitissem representar de forma rigorosa e precisa o que existia de facto. A ignorância (quantitativa e qualitativa) das autoridades em relação aos recursos materiais e humanos colocados à sua disposição levantava sérios obstáculos ao exercício do poder e à administração racional da nação. Assim, sob a forte influência do pensamento iluminista, o Estado empenhou-se na modernização dos utensílios mentais e materiais de apoio à governação e apostou na institucionalização dos serviços de informação cartográfica e estatística.

O interesse pela descrição geográfica e matemática do litoral, surgido nesta época, esteve intimamente relacionado com a questão mais vasta de conhecer as características morfológicas e fisiográficas do território nacional. Mas, a preocupação estatal em obter dados concretos sobre a orla costeira prendeu-se também com imperativos de ordem política e económica, isto é, com a intenção de impor a sua presença soberana sobre este espaço específico e de garantir a parte de leão das suas mais-valias para o tesouro público.

3.2.1. O reconhecimento do litoral nacional

Portugal possuía, desde os Descobrimentos, uma longa tradição cartográfica, mas esta esteve sempre mais virada para o exterior do que para o espaço continental¹⁸³.

¹⁸¹ Ana Cristina Nogueira da Silva, *O modelo espacial do Estado Moderno. Reorganização territorial em Portugal nos finais do Antigo Regime*, Lisboa, 1998, pp. 19-20.

¹⁸² Rui Branco, *Op. cit.*, pp. 18 e 85.

¹⁸³ São exemplo disto o *Regimento de pilotos e roteiro da navegação e conquistas do Brasil, Angola, S. Tomé, Cabo Verde, Maranhão, Ilhas e Índias Ocidentais*, António de Mariz Carneiro, Lisboa, 1655; *Arte prática de navegar e roteiro das viagens e costas marítimas do Brasil, Guiné, Angola, Índias e Ilhas Orientais e Ocidentais. Agora novamente emendado e acrescentado o roteiro da costa de Espanha e Mar Mediterrâneo*, Manuel Pimentel, Lisboa, 1699.

Em 1561, surgiu o primeiro mapa impresso de Portugal, da autoria de Fernando Álvares Seco (Fig. 12), a que sucedeu outro, de Pedro Teixeira, em 1662; mas, apesar destes contributos, o conhecimento do país permanecia muito lacunar¹⁸⁴.

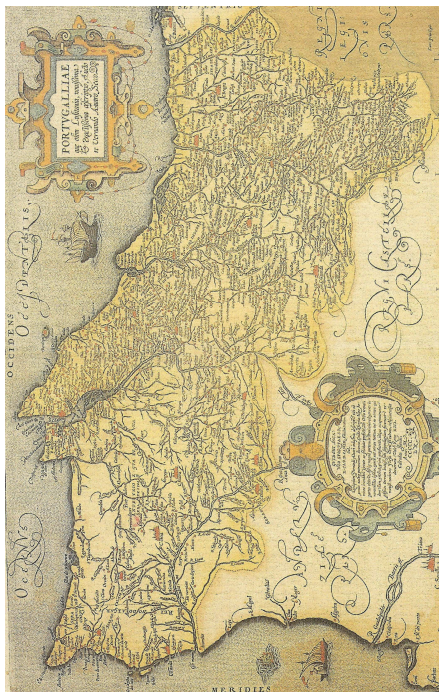


Figura 12. Reprodução do mapa de Álvares Seco, 1561
(Edição da BNP)

Só em finais do século XVIII, com o aparecimento de uma nova geração de homens que se empenhou na introdução dos métodos da ciência moderna em Portugal, e que esteve na origem da criação da Academia Real das Ciências de Lisboa¹⁸⁵ - em 1779 - surgiram as condições necessárias para se proceder à renovação da cartografia, através de novas técnicas de apreensão do espaço. Foi pela mão de Francisco António Ciera, membro daquela Academia, que se iniciaram os trabalhos geodésicos, com o intuito de construir uma rede de pontos fixos triangulados, de forma a servirem de referência aos levantamentos topográficos que estariam na base de uma Carta Geral do Reino. Os trabalhos de campo começaram em 1788¹⁸⁶, mas só a partir de 1852, com a criação do Ministério das Obras Públicas, e especialmente com a formação da Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos, Topográficos e Hidrográficos, houve condições para se

¹⁸⁴ *Cartografia portuguesa do Marquês de Pombal a Filipe Folque 1750-1900. O património histórico cartográfico do Instituto Geográfico e Cadastral*, Lisboa, 1982, pp. 3-4.

¹⁸⁵ F. Dias Agudo, “Contribuição da Academia das Ciências de Lisboa para o desenvolvimento da ciência”, *História e desenvolvimento da ciência em Portugal*, vol. II, Lisboa, 1986, pp. 1305-1307.

¹⁸⁶ *Cartografia portuguesa...*, p. 6-7; Maria Carlos Radich e A. Monteiro Alves, *Dois séculos da floresta em Portugal*, Lisboa, 2000, pp. 20-21.

prosseguir, de forma regular, com esta tarefa. A primeira Carta Corográfica de Portugal foi publicada, entre 1856 e 1904, nas escalas 1:100 000 e 1:50 000.

No que diz respeito ao litoral, em 1812, Marino Franzini, antigo oficial da Marinha e colaborador da Sociedade Real Marítima, publicou uma carta da costa portuguesa, que incluía alguns planos particulares dos principais portos. Para a execução deste trabalho, o oficial de origem italiana partiu da análise detalhada dos roteiros existentes - o de Pimentel (1673 ou 1712)¹⁸⁷ e o de D. Tofiño (1787 e 89) - que apresentavam de modo geral «as mesmas características de pouco rigor e simplicidade no desenho do litoral, que caracterizaram a produção cartográfica pouco inovadora de quase todo o século XVIII e de boa parte do XVII»¹⁸⁸. Franzini aproveitou daquelas cartas o que parecia conforme à verdade e elaborou o restante de acordo com as suas próprias investigações, segundo as inovações científicas e técnicas da época. O *Roteiro das costas de Portugal*¹⁸⁹, publicado em duas folhas numa escala próxima de 1:600 000, constituiu um trabalho precursor no que diz respeito à representação do litoral português, porque na sua execução se utilizaram métodos e instrumentos de medição, que permitiram uma exactidão, que até então não era possível (Fig. 13).



Figura 13. Carta reduzida da costa de Portugal. Plano particular da barra da Figueira da Foz e da Concha de S. Martinho, elaborada de M.M. Franzini, 1811 (AHMOP)

¹⁸⁷ Franzini refere na introdução da sua obra os nomes de Pimentel e D. Tofiño. Contudo, houve dois cartógrafos com o apelido “Pimentel”: Luís Serrão Pimentel (pai), cosmógrafo-mor e professor na Escola de Fortificação e Arquitectura Militar, cujas lições foram publicadas em 1673, sob o título *Prática da Arte de navegar...*; e Manuel Pimentel (filho), cosmógrafo-mor que publicou a *Arte de Navegar* (1712).

¹⁸⁸ M.^a Helena Dias e M.^a Fernanda Alegria, “Na transição para a moderna cartografia. As cartas náuticas da região de Lisboa segundo Tofiño e Franzini”, *Revista Finisterra*, XXIX, n.º 58, 1994, p. 251.

¹⁸⁹ Marino M. Franzini, *Roteiro das costas de Portugal ou instruções náuticas para inteligência e uso da carta reduzida da mesma costa e dos planos particulares dos seus principais portos*, s.l., 1812, pp. 12-13.

Na sequência do levantamento geodésico do país foi necessário referir a altitude de cada ponto utilizando como referência base as águas do mar. Em 1882, instalou-se um marégrafo em Cascais, cujas medições permitiram calcular o Nível Médio do Mar e o Zero Hidrográfico. Este instrumento, a funcionar no presente, fixou o *datum* que possibilitou a harmonização de toda a cartografia, sendo ainda hoje utilizado na cartografia do litoral¹⁹⁰. Cerca de 14 anos depois, o rei D. Carlos, impressionado com as actividades do príncipe Alberto do Mónaco, um entusiasta da oceanografia, e com as descobertas de cientistas estrangeiros em águas portuguesas, iniciava as primeiras campanhas oceanográficas nacionais, a bordo do iate Amélia. O seu objectivo era «proceder a um estudo metódico e sistematizado das águas costeiras do país, de modo a perceber as suas características e processos»¹⁹¹, tendo em vista a exploração racional das pescas. As campanhas do monarca cobriram sobretudo os mares de Cascais, Cabo Espichel, Sesimbra e o Algarve, combinando o estudo das espécies piscícolas com a topografia dos canhões submarinos, os sedimentos do fundo, os perfis de temperatura e as correntes dominantes. D. Carlos lançou as bases da oceanografia em Portugal, deixando dois trabalhos científicos sobre o atum no Algarve e os tubarões (1899 e 1904) e duas publicações com os relatos dos resultados gerais das suas expedições (1897 e 1902)¹⁹².

Portugal foi um dos primeiros países do mundo ocidental a organizar os serviços hidrográficos de uma forma centralizada: em 1849, foi criada uma Secção Hidrográfica no Ministério da Marinha e do Ultramar, que passou depois para o Ministério das Obras Públicas, ficando sob a tutela da Direcção Geral dos Serviços Geodésicos¹⁹³. Aquela Secção ficou incumbida de proceder ao reconhecimento das costas portuguesas e à execução de cartas marítimas; fazendo ainda parte das suas funções a realização de missões científicas de natureza hidrográfica, o estudo de barras e enseadas, a observação de marés, regime de águas e tudo o que pudesse interessar à navegação¹⁹⁴. Contudo, as

¹⁹⁰ Nuno Crato, “O marégrafo de Cascais”, *Ciência em Portugal. Personagens e episódios*. <http://cvc.instituto-camoes.pt/ciencia/e58.html>

¹⁹¹ Teixeira de Aguiar, Reis Arenga, Silva Ribeiro *et alii*, *A Marinha na investigação do mar, 1800-1999*, Lisboa, 2001, pp. 151-153.

¹⁹² Luiz Saldanha, “D. Carlos de Bragança, pai da oceanografia portuguesa”, *Ciência em Portugal...*, <http://cvc.instituto-camoes.pt/ciencia/e78.html>. Sobre este tema ver ainda, Alveirinho Dias, *Introdução à Oceanografia*, 2000 <http://w3.ualg.pt/~jdias/INTROCEAN/>

¹⁹³ Rui Branco, *Op. cit.*, p. 28.

¹⁹⁴ Em 1881, chamava-se a atenção para a relevância dos serviços prestados pela repartição de Hidrografia e anunciava-se: «Foram já levantadas as cartas hidrográficas das barras de Lisboa, Figueira, Aveiro, Porto, Viana do Castelo, Caminha, Faro, Olhão, Vila Real de S. António, bem como a carta de

contínuas alterações à sua estrutura e as mudanças frequentes de direcção e orientação, acabaram por prejudicar o desenvolvimento das suas actividades, originando um atraso significativo em relação às restantes nações¹⁹⁵. Com efeito, no início do século XX, para navegar nas costas portuguesas ainda se utilizavam cartas inglesas, porque a cartografia nacional era, na sua maioria, obsoleta e restrita a alguns portos. O reconhecimento destas deficiências e a necessidade de pôr fim à dependência estrangeira deram origem à criação da Missão Hidrográfica da Costa Portuguesa (1912), já sob a égide da República, com o intuito de levar a cabo o levantamento hidrográfico das costas e portos nacionais. Entre a data da sua formação e 1936, quando foi extinta, a Missão Hidrográfica procedeu a 7 campanhas de levantamento do litoral português, sendo as respectivas cartas publicadas entre 1913 e 1928¹⁹⁶.

Nos anos 30, foram criados os Serviços Cartográficos do Exército, tendo sido incumbidos da missão prioritária de realizar a Carta Militar de Portugal, na escala 1/25 000, visto que as anteriores, desenhadas ainda no século XIX, se encontravam desactualizadas e não serviam os propósitos da defesa militar do país. Até 1937, aqueles Serviços utilizaram os métodos clássicos de levantamento topográfico, mas a partir desta data, seguindo novos rumos já adoptados noutros países, começaram a servir-se de meios mais rápidos e práticos - os processos fotogramétricos -, com a colaboração com a Sociedade Portuguesa de Levantamentos Aéreos, Lda. (SPLAL)¹⁹⁷. Em 1947, a *British Royal Air Force* (RAF) realizou, por razões que não são conhecidas, vários voos fotogramétricos sobre a Península Ibérica. As imagens que dizem respeito ao território português foram tiradas entre Maio e Agosto, tendo sido depois (1948) oferecidas aos Serviços Cartográficos do Exército¹⁹⁸. Os trabalhos de elaboração da Carta Militar e o voo da RAF - primeira cobertura da globalidade do território nacional com fotografia

Peniche e Berlengas, e outros trabalhos, faltando ainda o estudo das costas marítimas, de alguns rios e barras». *Diário da Câmara dos Senhores Deputados da Nação Portuguesa*, 18-02-1881, p. 667

¹⁹⁵ Apenas seis países antecederam Portugal: França (1720), Dinamarca (1784), Inglaterra (1795), Espanha (1800), Estados Unidos da América (1807 e 1830) e Rússia (1827). Rf. Teixeira Aguiar *et alii*, *Op. cit.*, p. 15.

¹⁹⁶ A ordem das cartas foi a seguinte: 1913 – costa oeste de Portugal continental, do rio Minho a Espinho; 1914 – de Espinho ao cabo Mondego; 1915 – do cabo Mondego ao cabo Carvoeiro e costa sul, do cabo de Santa Maria a Vila Real de S. António; 1923 – do cabo Carvoeiro ao cabo Raso; 1924 – do cabo de S. Vicente ao cabo de Santa Maria; 1927 – do cabo de Sines ao cabo de S. Vicente; e 1928 – do cabo da Roca ao cabo de Sines. A Missão Hidrográfica cartografou ainda alguns portos e acidentes da orla costeira, tais como: a barra e canais de Faro e Olhão (1916), a barra e porto de Vila Nova de Portimão (1916), o portinho da Ericeira (1920), a península de Peniche (1920) e o canal do Barreiro (1921). Rf. *Id.*, pp. 41-42. Sobre a história da produção destas cartas ver ainda Alveirinho Dias, *Op. cit.*

¹⁹⁷ *Actividade desenvolvida pelos Serviços Cartográficos do Exército*, Lisboa, 1948, pp. 33-34; *SPLAL. Sociedade Portuguesa de Levantamentos Aéreos, Lda.*, Lisboa, 1947.

¹⁹⁸ Dora Luz Roque, *Cobertura aérea nacional RAF 47 – recuperação radiométrica e triangulação*, Tese de Mestrado em Engenharia Geográfica, Lisboa, FCUL, 2009, pp. 17-18.

aérea vertical - mostraram-se decisivos no que toca ao reconhecimento e representação fidedigna do litoral português, segundo os critérios científicos actuais. Na década de 50, a publicação do *Roteiro da Costa de Portugal* veio completar o conhecimento sobre a configuração da orla costeira, com uma descrição pormenorizada (e prática, do ponto de vista da navegação) da tipologia da orla marítima e seus pontos notáveis (orografia, povoações, linha de costa, perigos, batimetria e resguardos, fundeadouros e locais de desembarque)¹⁹⁹.

Durante o século XIX e princípios do seguinte, as prioridades em matéria do conhecimento científico e técnico da orla costeira portuguesa e sua representação cartográfica relacionaram-se sobretudo com questões de índole económica e de apoio ao tráfego marítimo. Os estudos então efectuados debruçaram-se com particular incidência sobre aspectos que diziam respeito às pescas (constituição dos fundos marítimos, caracterização das espécies piscícolas mais comerciais) e às zonas que ofereciam maiores dificuldades (e perigos) à navegação, ou seja, os portos e barras. Isto significa que, mais uma vez, a importância destes espaços litorais (abrigados) determinou que sobre eles recaíssem os primeiros trabalhos de índole científica a ser executados no país, no campo da hidrografia. A partir de meados do século XX, esta situação alterou-se: os portos continuaram a ser espaços vitais para o país, no entanto, o desenvolvimento das técnicas de representação cartográfica (especialmente a fotografia aérea), permitindo abarcar a orla costeira na sua totalidade, e a ocupação progressiva dos litorais oceânicos, bem como o aparecimento de um conjunto de problemas específicos inerentes a estas áreas, fizeram com que as autoridades passassem a ter uma visão (estratégica) de conjunto sobre este espaço.

3.2.2. A florestação das dunas

Na sequência dos trabalhos de reconhecimento do território nacional, levados a cabo, na década de 60 de Oitocentos, pela Direcção Geral dos Serviços Geodésicos, surgiu a intenção explícita de aproveitar – leia-se rentabilizar – as extensas áreas dunares, que caracterizavam os principais trechos dos litorais abertos do país. Por ordem do Ministro das Obras Públicas foi determinado proceder-se à inventariação dos

¹⁹⁹ Ministério da Marinha. Direcção de Hidrografia, *Roteiro da Costa de Portugal*, 1.^a edição, Lisboa, 1952, pp. V e VI. Em 1939 foi editada a 1.^a parte do *Roteiro da Costa de Portugal*, abrangendo a zona da costa compreendida entre o rio Minho e o Cabo Carvoeiro. Essa publicação foi cancelada por ter sido resolvida a elaboração de um *Roteiro* de toda a costa portuguesa, num único volume, que é aquele a que acima se faz referência.

«terrenos que era necessário arborizar, sobretudo: *as areias móveis do litoral*, terrenos marginais, cumeadas de montanhas, bacias hidrográficas, charnecas e terrenos incultos»²⁰⁰. O relatório elaborado no âmbito desta decisão apresenta a descrição mais pormenorizada que se conhece da orla costeira portuguesa, nesta época, e esteve na origem de um plano estatal – de grande alcance em termos temporais e de execução prática – para o aproveitamento de parte significativa dos campos dunares do litoral. Este programa parece ter sido uma das primeiras formas de aproximação (interesse) do Estado em relação a um território até então marginalizado face a outras áreas costeiras – os portos –, porque desprovido de valor económico e utilidade pública.

O *Relatório acerca da arborização geral do país* foi elaborado a partir de informações pedidas, por meio de circulares, a engenheiros, geógrafos e corógrafos das diferentes regiões do país; depois, recolhidas, completadas e coligidas por Carlos Ribeiro e Néry Delgado. Os dois geólogos fizeram um trabalho notável no reconhecimento dos campos dunares existentes, na avaliação da sua extensão e mobilidade e na determinação dos prejuízos por eles causados. No final da obra, Carlos Ribeiro e Néry Delgado calcularam que a extensão total dos areais incultos, em Portugal, ocupava uma área de 72.000 hectares.

Este assunto – a necessidade de arborização das dunas – foi abordado, pela primeira vez, por José Bonifácio de Andrada e Silva, Intendente Geral das Minas e Matas do Reino, na sua *Memória sobre a necessidade e utilidades do plantio de novos bosques em Portugal* (1815). O Intendente chamou ali a atenção para o estado em que se encontravam as costas marítimas portuguesas, «todas areadas», quais «desertos líbicos»²⁰¹ (Fig. 14), movendo-se as areias ao sabor dos ventos que as impeliam para o interior, causando avultados estragos pela invasão de campos agrícolas, entulhamento de barras e destruição de pequenos povoados. José Bonifácio opinava que, há semelhança do que se havia feito lá fora, na Gasconha (França), era essencial proceder-se à arborização destes terrenos incultos, com o duplo objectivo de impedir o avanço das dunas e aumentar a produção florestal nacional.

²⁰⁰ Itálico nosso. *Relatório acerca da arborização geral do país apresentado a sua Ex.^a o Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria em resposta aos quesitos do artigo 1.º do decreto de 21 de Setembro de 1867*, Lisboa, 1868.

²⁰¹ José Bonifácio de Andrada e Silva, *Memória sobre a necessidade e utilidade do plantio de novos bosques em Portugal*, Lisboa, 1969 [1.ª edição de 1815], p. 82.



Figura 14. Aspecto desolador das dunas de Mira, s.d. (Foto cedida por Mota Lopes)

As autoridades não se mostraram indiferentes a este problema. A legislação produzida na primeira metade do século XIX revela que a questão da florestação das areias do litoral era já motivo de alguns cuidados. Em 1823, D. João VI expediu ordens ao administrador do pinhal de Leiria para fazer sementeiras de pinhão, não só no interior do pinhal, mas também nos limites deste com a costa de mar, onde as areias ameaçavam fazer entupir o porto de S. Martinho²⁰². O mesmo monarca foi também responsável pela nomeação uma comissão de peritos para acudir às terras agrícolas dos campos de Leiria e da Nazaré, que corriam o risco de ficar inundadas pelas areias que afluíam do litoral²⁰³. Em 1848, a Câmara Municipal de Peniche tomou a iniciativa inédita de proceder à arborização dos terrenos baldios daquele concelho para impedir a esterilização dos seus campos pelas areias provenientes das praias mais próximas²⁰⁴. Na década de 60, vislumbram-se os primeiros resultados dos trabalhos da Administração Geral das Matas: no relatório relativo ao ano económico de 1859-60 era anunciada a arborização de 193 hectares de areias, pântanos e charnecas, destes 59ha diziam respeito à fixação das dunas junto aos pinhais de Leiria, Pedrogão e Urso²⁰⁵. Em 1860-61 a área intervencionada pelos funcionários daquele organismo subiu para 206 ha, dos quais 53ha eram areias das praias da Vieira e do Pedrogão e dos pinhais do Urso, Medos, Vil de Matos e Ceixa²⁰⁶. No ano seguinte, os trabalhos prosseguiram nos pinhais do Urso, Leiria e Medos, no total de 33 hectares de dunas semeadas. No entanto, como advertia o administrador geral, José de Melo Gouveia, o progresso destas culturas era diminuto,

²⁰² *Diário do Governo*, 04-04-1823.

²⁰³ *Id.*, 22-11-1824, pp. 1304-1305.

²⁰⁴ *Id.*, 28-07-1864, p. 2379.

²⁰⁵ *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria*, n.º 1, Janeiro de 1864.

²⁰⁶ *Id.*, n.º 2, Fevereiro de 1864.

pois as plantas eram tantas vezes destruídas pelo calor do estio, que o processo de fixação se tornava lento e delicado, com elevados custos de manutenção²⁰⁷. Com excepção das tentativas empreendidas em 1791, no pinhal de Leiria, e em 1802, por Bonifácio de Andrade e Silva, no Couto de Lavos, estes foram os primeiros trabalhos levados a cabo pelos serviços públicos para estancar as areias marítimas.

Na sequência do *Relatório acerca da arborização geral do país*, nos anos 70 e 80, a grande prioridade dos técnicos da Administração Geral das Matas, depois Serviços Florestais, foi a arborização das áreas dunares da costa portuguesa. Andrade Corvo, antigo ministro das Obras Públicas, foi um defensor enérgico desta actividade, apontando-lhe inúmeras vantagens: a fixação das dunas, através da arborização, impedia que estas progredissem para o interior do país, invadindo campos propícios à agricultura, assoreando barras e represando as águas de pequenos ribeiros, criando pântanos, nefastos à saúde pública. Por outro lado, a florestação destas áreas arenosas contribuía para o aumento das receitas dos municípios e do Estado e tornava produtivo um solo estéril e abandonado²⁰⁸.

A implantação da República não trouxe grandes alterações à política de fixação das dunas. Em 1910 e 1911, reconhecia-se que, apesar do incremento havido nos últimos anos da monarquia no que respeitava à arborização, esta mostrava-se ainda insignificante²⁰⁹ e, no caso das dunas, totalmente ineficaz para impedir a invasão constante das areias, em parte devido à enorme dificuldade em pôr em marcha os planos gerais para a sua fixação²¹⁰. Por isso, em 1919, o governo republicano lançava uma nova lei²¹¹, que reforçava as medidas definidas em 1901 (Código Florestal). Alguns anos mais tarde, em 1922, o Congresso da República, a bem do fomento nacional, considerava fundamental intensificar e desenvolver os trabalhos de arborização, pelo que propunha um aumento significativo do orçamento destinado aos Serviços Florestais²¹². Os resultados obtidos com estas medidas não se fizeram esperar, multiplicando-se os pedidos das câmaras municipais - Alcobaça, Ovar, Mira e Cantanhede - para que os seus terrenos baldios fossem incluídos no regime florestal²¹³,

²⁰⁷ *Id.*, n.º 10, Outubro de 1864, pp. 476-499.

²⁰⁸ João de Andrade Corvo, *Algumas palavras acerca do estado geral das nossas terras em 1875*, Lisboa, 1875, pp. 68-69.

²⁰⁹ *Diário do Governo*, 07-06-1910, p. 1923.

²¹⁰ *Id.*, 16-01-1911, p. 197.

²¹¹ *Id.*, 10-05-1919.

²¹² *Id.*, 25-08-1922, pp. 3078-3079.

²¹³ *Id.*, 17-04-1919, p. 1277; *Id.*, 25-03-1920, p. 1104; *Id.*, 10-04-1920, pp. 1310-1311; *Id.*, 14-02-1931, pp. 558-559.

de forma a verem arborizados os seus imensos areais que tantos danos causavam, ou com o intuito de proteger os pinhais já existentes, procurando travar a destruição provocada pela exploração desregrada das populações.

O Estado Novo considerou da maior importância económica terminar o trabalho de fixação das dunas iniciado no século anterior. Motivava-o não só o contínuo assoreamento de barras e vias navegáveis, dificultando a entrada nos portos, e a invasão de zonas de cultura, marginais à costa, mas também a esperança de conquistar novos terrenos para a agricultura²¹⁴. Em 1938, o Estado dotou-se de um novo instrumento jurídico para intensificar a florestação do país, o Plano de Povoamento Florestal. A lei n.º 1971, de 15 de Junho, determinava que «o revestimento florestal dos areais da costa marítima e respectivas construções continuarão a ser executados pelo Estado (...), devendo estar concluídos no prazo de cinco anos»²¹⁵. Estavam, assim, garantidas as verbas necessárias para a prossecução dos trabalhos de fixação das dunas, ao mesmo tempo que se estipulava um tempo limite para a sua conclusão; daí em diante seria dada prioridade à florestação de serras e baldios do interior. A partir desta data, o Estado Novo considerou o perigo da invasão das areias totalmente erradicado: num relatório de 1974 era dado como «resolvido o problema das dunas do litoral»²¹⁶.

Um dos aspectos mais interessantes que se prende com a questão das intervenções nas dunas, iniciadas no século XIX, é a actualidade do tema e dos métodos de actuação, ainda que os objectivos destas acções se tenham alterado ao longo do tempo. No passado, as dunas foram entendidas como um conjunto de areais estéreis e nefastos, sendo a sua arborização uma necessidade com o intuito de travar os danos por elas causados e tornar produtivas - pela exploração dos recursos florestais - tão desoladoras áreas. Hoje assistimos a um retomar dos cuidados do Estado para com os cordões dunares da costa, mas estes já não são pensados como perigos a eliminar ou em termos da sua explorabilidade florestal, são vistos sim, como espaços únicos e específicos em matéria ambiental, frágeis ecossistemas caracterizados por uma fauna e flora próprias, com um papel importante na defesa contra a erosão costeira. Nos últimos anos, as autoridades competentes têm promovido uma série de acções de recuperação

²¹⁴ *Plano de Povoamento Florestal. Relatório, proposta de lei, parecer da Câmara Corporativa e lei n.º 1.971, publicada no «Diário do Governo», n.º 136, 1.ª série, de 15 de Junho de 1938*, Lisboa, 1939, p. 150.

²¹⁵ *Id.*, p. 189.

²¹⁶ *Projecto do IV Plano de Fomento (1974)*, tomo IV, *Pareceres da Câmara Corporativa (Continente e Ilhas)*, Secretaria Geral da Assembleia Nacional e da Câmara Corporativa, Lisboa, 1974, p. 282.

dos sistemas dunares, através da sua reposição artificial ou pela replantação do coberto vegetal, reforçado com a colocação de sebes para favorecer a acumulação de sedimentos. Estas iniciativas têm um objectivo distinto dos trabalhos que foram realizados até meados do século XX (Fig. 15, 16 e 17), pois o que se pretende agora é preservar a duna em si, para que esta constitua uma barreira natural à subida das águas do mar. No entanto, verifica-se que os métodos utilizados nestas intervenções são praticamente os mesmos que se utilizavam no período de Oitocentos. Isto significa que existe todo um conjunto de saber acumulado, feito de estudos, experiências, práticas, dificuldades e sucessos, que pode ainda servir com proficuidade a futuras acções de protecção das dunas.



Fig. 15



Fig. 16



Fig. 17

Figura 15. Sistema de paliçadas instalado nas dunas. Figura 16. Sementeira das dunas de Quiaios em 1938. Figura 17. Colocação de ramagens para protecção das sementeiras (penisco) (Cedidas por Mota Lopes)

Mais à frente, analisaremos em pormenor a evolução dos trabalhos nas dunas, as áreas particulares de incidência, o seu impacto no equilíbrio natural da orla costeira e as consequências da pressão urbanística e populacional sobre as matas do litoral.

3.2.3. O Domínio Público Marítimo

Conhecer o espaço para (melhor) o controlar: essa era em última instância a ambição do Estado em meados do século XIX, intenção que se estendeu a todo o território nacional, incluindo obviamente as áreas litorais. Com efeito, as autoridades procuraram impor a sua marca sobre a orla costeira não só para cumprir o dever primeiro de defender o solo nacional de qualquer ameaça externa, mas também para salvaguardar os interesses económicos destas regiões, garantir a liberdade de navegação e de acesso às praias, gerir o aproveitamento dos seus recursos naturais e administrar a utilização de uma área que, ganhando relevância de dia para dia, não podia estar sujeita aos entraves da propriedade privada. Segundo Neves Pereira, as razões políticas, económicas e sociais coevas «são inequívocas sobre a emergência de uma nova realidade questionante e solicitante do direito»²¹⁷: perante um interesse cada vez maior pelo litoral as autoridades viram-se na necessidade de criar legislação específica que garantisse ao Estado e aos seus representantes a tutela deste território. A figura jurídica do Domínio Público Marítimo insere-se numa situação particular do domínio público, que constitui o conjunto de bens que, por certas razões – geralmente o seu grau de utilidade pública – são submetidos a um regime especial, que os subtrai à doutrina jurídica dos bens privados e os torna inalienáveis, impenhoráveis e imprescritíveis²¹⁸.

Em finais de 1864, num diploma que regulava a responsabilidade estatal em relação aos serviços de polícia, exploração e conservação das vias públicas, estabelecia-se pela primeira vez que eram «do domínio público, imprescritível, os portos de mar e *praias*, os rios navegáveis e fluviáveis com suas margens, os canais e valas, portos artificiais e docas existentes ou que de futuro se construam»²¹⁹ (itálico nosso). O legislador não explicou no preâmbulo o que entendia por “praia” nem qual a sua intenção ao incluí-la neste documento, o que suscita um problema de delimitação do

²¹⁷ A opinião do Prof. Manuel das Neves Pereira, expressa em conversas que trocámos de modo informal, é que a inclusão das “praias” no decreto de 31-12-1864, entre outros aspectos do Direito, deve ser entendida no contexto histórico em geral e da geografia física e humana em especial que então se vivia.

²¹⁸ Diogo Freitas do Amaral e José Pedro Fernandes, *Comentário à Lei dos terrenos do Domínio Hídrico*, D.L.n.º 468 de 05-11-1971, Coimbra, 1978, p. 39.

²¹⁹ *Diário de Lisboa*, 13-02-1865, p. 98. Este diploma publicado em 1865 foi assinado pelo Ministro João Crisóstomo em 31-12-1864.

espaço para efeitos de interpretação da lei, já que na época existiam dois significados para esta palavra. “Praia” era a designação que se dava, tanto à porção de terra coberta e descoberta pelo mar durante as marés (sentido restrito), como aos terrenos, arenosos e enxutos, deixados a descoberto pelo recuo lento das águas do mar ou resultantes da deposição de aluviões pelas mesmas águas (sentido lato). Afonso Queiró, que analisou esta questão do ponto de vista jurídico, considera que o legislador se referia a este último sentido e acrescenta que a incorporação das praias no domínio público se terá devido ao facto de esses terrenos serem objecto de utilizações ordinárias do público (alguns destes usos são mencionados a propósito da lei de 1868, a que se faz referência no parágrafo seguinte), sendo conveniente por isso subtraí-las à apropriação privada. Com efeito, a legislação anterior não incluía tais terrenos no elenco das coisas públicas e consequentemente no número das coisas não comerciáveis. Por outro lado, a atribuição do carácter de domínio público às praias não teve em vista reduzir à propriedade pública todos os terrenos das praias, incluindo os que fossem propriedade privada, mas somente incorporava nesta classificação jurídica os terrenos marginais ao mar que já se encontravam no património do Estado²²⁰.

O Código Civil, entrado em vigor em 1868, no art. 380, n.º 2, enumerava entre as coisas públicas, o leito das águas salgadas das costas, incluindo a superfície marginal que fica coberta pelas mais altas marés ordinárias, isto é, referia-se às praias apenas no seu sentido restrito. Tal, não significa, porém, um retrocesso em relação à lei de 1864, já que o art. 380 não fazia uma enumeração taxativa das coisas públicas, mas apenas fornecia exemplo de algumas delas. Assim, tendo em conta o conceito geral traçado no corpo desse mesmo artigo, eram «públicos, não apenas os terrenos das praias [sentidos restrito e lato] (...), mas também os terrenos, diferentes desses, que, na data da sua entrada em vigor, fossem propriedade do Estado, estivessem sob a sua administração e se encontrassem real ou potencialmente afectos a usos públicos marítimos (transitar de e para o mar, varar embarcações, construí-las, limpá-las e repará-las, secar redes, depositar mercadorias e pesca e todos ou alguns dos demais usos relativos às actividades marítimas)»²²¹. Posto isto, a porção de costa sujeita ao domínio público era ainda maior do que na lei anterior, já que incluía não só a praia, nas suas duas acepções, mas também as áreas adjacentes que fosse utilizadas em prol das actividades marítimas.

²²⁰ Afonso Rodrigues Queiró, “As praias e o domínio público (alguns problemas controvertidos)”, Separata da *Revista de Legislação e Jurisprudência*, ano 96, 1964, pp. 6 e 10.

²²¹ Id., *Ibid.*, p. 13.

Alguns anos mais tarde, no decreto de organização dos Serviços Hidráulicos, explicitava-se, em matéria de águas, que eram públicas «as águas salgadas das costas, enseadas, baías, portos artificiais, docas, fozes, rios, esteios e seus respectivos leitos, cais e *praias até onde alcançar o colo da máxima preamar de águas vivas*»²²² (itálico nosso). Estipulava-se, desta forma, uma linha de delimitação, na direcção de terra, que definia os limites do terreno coberto e descoberto pelo mar, ou seja, a praia no sentido restrito, segundo as maiores marés cheias vivas ou de sizígia. Como se tratava de legislação referente às águas, não há indicação quanto à situação jurídica da zona enxuta, pelo que, para esta se mantinham as disposições anteriores. A Lei das Águas de 10-05-1919 e o decreto n.º 12.445 de 29-09-1926 não vieram alterar a situação jurídica das praias estabelecida desde 1864-68.

Quanto à jurisdição marítima, um decreto de 18-04-1895 definia que até à linha máxima da maré de águas vivas, aquela cabia ao Ministério da Marinha. Para além deste limite, as decisões relativas às praias eram tomadas pelo Ministério das Obras Públicas. O aumento da procura do litoral e a pressão dos diferentes interesses no que diz respeito ao seu aproveitamento tornaram mais complexa a gestão dos conflitos referentes a estes espaços. Por conseguinte, em 1922, os ministros das Finanças, Guerra, Marinha, Indústria, Comércio e Comunicações criaram uma comissão destinada a estudar e fixar os preceitos e regras da administração e utilização dos terrenos incluídos no domínio marítimo. Esta Comissão, que funciona como um órgão consultivo colegial, mantém-se em actividade até aos dias de hoje²²³. Alguns dos problemas mais complexos que se colocaram à sua ponderação e decisão prenderam-se com os processos de delimitação do domínio público, ou seja, com a questão da delimitação física das áreas consideradas como *res publica* para efeitos de resolução de conflitos sobre a classificação jurídica de determinadas propriedades. Pois, embora o conceito de Domínio Público Marítimo se encontrasse já rigorosamente definido na doutrina jurídica – Marcelo Caetano, no *Manual de Direito Administrativo*, explicitava que «o domínio público marítimo é fundamentalmente constituído pelas águas do mar com seus leitos e margens»²²⁴ -, até à publicação da Lei dos Terrenos do Domínio Hídrico em 1971, não existia qualquer legislação específica que fixasse de forma concreta os limites daquele espaço. Este era

²²² *Diário do Governo*, 05-12-1892, pp. 2772-2773.

²²³ José Pedro Fernandes, “Comissão do Domínio Público Marítimo”, *Revista da Armada*, n.º 327 e 328, Jan. e Fev., 2000.

²²⁴ Marcelo Caetano, *Manual de Direito Administrativo*, tomo II, 10.ª edição, 4.º reimpressão, revista e actualizada por Diogo Freitas do Amaral, Coimbra, 1991, p. 899.

habitualmente regido por uma disposição de carácter geral, que se manifestava claramente insuficiente – o art. 49.º §3º da Constituição de 1933 -, onde se preceituava que competia ao Estado delimitar as áreas que «constituindo propriedade particular, confinem com bens do domínio público».

Na introdução do decreto-lei n.º 468/71 de 5 de Novembro o governo explicava que a sua intenção, de rever e actualizar o regime jurídico dos terrenos incluídos no Domínio Público Hídrico, se devia à importância de tão vasta e complexa matéria e ao quadro antiquado e disperso da legislação que lhe dizia respeito. Com efeito, grande parte das disposições vigentes provinham ainda das reformas de 1895, 1919 e 1926. O diploma de 1971 visava então estabelecer o regime dos terrenos públicos conexos às águas públicas, procurando definir com o maior rigor os conceitos e a extensão territorial dos leitos, margens e zonas adjacentes, de forma a fixar o estatuto jurídico dos terrenos incluídos em cada uma dessas categorias. No que diz respeito aos leitos e margens, foram adoptadas as noções tradicionais, tendo-se fixado em 50m de largura a margem das águas do mar sujeitas à jurisdição das autoridades marítimas ou portuárias. Quanto às zonas adjacentes, tratava-se de uma nova figura jurídica, caracterizada pela sujeição a determinadas restrições de utilidade pública dos terrenos localizados para além das margens, que pudessem ser ameaçados pelas invasões do mar ou pelas cheias dos rios. O objectivo era assegurar a intervenção dos serviços hidráulicos no planeamento urbanístico e no licenciamento da construção, de modo a prevenir futuros acidentes.

Retomando a questão da delimitação das áreas do domínio público marítimo e das competência da Comissão do Domínio Público Marítimo, o decreto de 5-11-1971 veio indicar, de forma sistemática, os terrenos incluídos nas coisas públicas, explicitando que se consideravam «do domínio público do Estado os leitos e margens das águas do mar e de quaisquer águas navegáveis ou flutuáveis, sempre que tais leitos e margens lhe pertençam» (art. 5.º). O leito das águas do mar era limitado pela linha da máxima preia-mar de águas vivas equinociais (art. 2.º) e a margem fixada numa largura de 50m (art. 3.º). As zonas adjacentes, definidas em função do perigo de invasão pelas águas, estendiam-se desde o limite da margem até uma linha convencionada para cada caso, e embora fossem consideradas objecto de propriedade privada, estavam sujeitas a restrições de utilidade pública. No art. 10.º afirmava-se que «a delimitação dos leitos e margens dominiais confinantes com terrenos de outra natureza compete ao Estado, que a ela procederá oficiosamente, quando necessário, ou a requerimento dos interessados».

O decreto n.º 468 de 1971 foi revogado, mas o seu conteúdo foi generosamente mantido nos diplomas que lhe sucederam²²⁵.

Portugal revelou cedo uma preocupação com a prevenção dos abusos relativos à ocupação indiscriminada da faixa marítima, apostando na criação de disposições legais que garantissem ao Estado a tutela daqueles territórios e tomando providências para reger a sua utilização, através da fiscalização e policiamento das actividades ali desenvolvidas. Em França, por exemplo, a primeira delimitação a nível do direito administrativo sobre a margem costeira reporta a uma lei de Colbert, de 1681, em que se especificava que seria considerada como tal tudo o que o mar cobria e descobria nas diferentes fases da lua e até onde a grande cheia de Março se estendia. Em 1790 o texto constitucional da Assembleia Nacional entendia como sendo do domínio nacional, entre outras coisas, os rios e ribeiras navegáveis, as margens naturais, as margens por aluvião e por recuo das águas, os portos e as enseadas. Determinou-se, no entanto, que naquela época a expressão não tinha o sentido e o conceito modernos de domínio público²²⁶, pelo que se tem considerado que a primeira legislação efectiva sobre esta matéria foi publicada em 1963, ou seja, quase um século depois da instituição do Domínio Público Marítimo em Portugal. No país vizinho, o primeiro documento legislativo a explicitar que as costas marítimas do território espanhol, com as suas enseadas, baías e portos, eram pertença do domínio nacional, é quase contemporâneo da lei portuguesa de 1864. Trata-se da *Ley de Aguas* de 1866, que revela ser um texto bem mais rico e pormenorizado do que o nosso no que diz respeito ao domínio e utilização das águas do mar, praias e terrenos contíguos. A título de exemplo citamos: «Art. 17.º O uso das praias é também público sob a vigilância da Autoridade Civil; e todos podem passear nelas, lavar-se, banhar-se, embarcar-se ou desembarcar-se para passeios de recreio, estender ou enxugar roupas e redes, banhar gado ou recolher areia, pedras, conchas, assim como plantas, marinhos e outros produtos do mar (...). Art. 18.º Em nenhum ponto das costas, praias, portos ou embocaduras dos rios, (...), se poderá executar obras novas, de qualquer espécie, nem construir edifício algum sem a autorização

²²⁵ Manuel das Neves Pereira, “Revogação de títulos de utilização privativa de recursos dominiais litorais”, *Revista de Gestão Costeira Integrada*, 7 (1), 2007, p. 46.

²²⁶ Michel Houdart, “De Philippe-Auguste à la Loi Littoral, 800 ans de domaine public maritime”, *Lfremer. Direction de l’environnement et de l’aménagement littoral*, 2003, www.ifremer.fr/envlit/documentation/documents.htm; Manuel das Neves Pereira, “Domínio Público (Natural Litoral) paralogismo ou apropriabilidade?”, *Aspectos de dinamismo regional do Algarve*, dir. de João Matos da Silva e M.ª Teresa Noronha, vol. II, Faro, 2000, pp. 121-122.

competente»²²⁷. Esta lei é pouco referida, indicando-se quase sempre como datas-chave para a consagração do domínio público marítimo-terrestre em Espanha os anos de 1978 - quando este conceito surge consignado na Constituição - e de 1988, quando é publicada uma nova *Ley de Costas* (a primeira é de 1969). O desconhecimento face à lei de 1866 – é comum referir-se que Portugal foi um dos países pioneiros em matéria do domínio público marítimo, mas não se fala do caso espanhol²²⁸ - pode também relacionar-se com o facto de esta ter sido praticamente esquecida durante o período de intenso desenvolvimento urbano, nos anos sessenta, quando o turismo se tornou prioritário e se permitiu – através da Lei de Centros e Zonas de Interesse Turístico Nacional de 1963, à qual a *Ley de Costas* de 1969 não pôs freio – a invasão e ocupação de extensas áreas de domínio público no litoral do país vizinho²²⁹.

O que se passou em Espanha – perante a afirmação do turismo de massas – não foi muito diferente do que ocorreu em Portugal, por isso a inclusão neste capítulo da matéria referente à formulação e aplicação do regime jurídico do Domínio Público Marítimo, entendido como uma das primeiras medidas de protecção e manutenção de uma ordem legal disciplinadora da ocupação das zonas limítrofes ao mar. A partir do século XX, no quadro do processo de exploração/utilização do litoral, o DPM – criando uma zona pública *non aedificandi* – constituiu um dos principais factores restritivos da construção neste espaço. Contudo, revelou-se manifestamente insuficiente e outras soluções legislativas foram surgindo para dar resposta aos problemas de ordenamento do território que se colocaram à gestão da faixa costeira. Sobre a evolução e eficácia da legislação no que diz respeito à protecção do litoral voltaremos a falar mais tarde.

3.3. Emergência e afirmação do turismo balnear

No início do século XX, algumas vozes visionárias faziam-se ouvir nos locais de discussão pública para promover uma nova corrente mundial de unificação entre os povos, produto da liberdade dos espíritos e da emancipação das consciências, sinal do

²²⁷ *Gaceta de Madrid*, n.º 219, 07-08-1866, p. 1.

²²⁸ Natércia Rego Cabral, “Faixa litoral e Domínio Público Marítimo: normativa e intervenções”, *Sociedade e Território. Revista de Estudos Urbanos e Regionais*, Porto, n.º 12, Maio 1990, pp. 50 e 54. Carlos Pereira da Silva, *Op. cit.*, pp. 39-40.

²²⁹ M.º Paz Such Climent e Francisco José Alfósea, “Usos turísticos y dominio público marítimo-terrestre en la provincia de Alicante”, *II Jornadas de Geografía urbana: Recuperación de centros históricos, utopía, negocio o necesidad social; La Geografía de la Percepción como instrumento de planeamiento urbano y ordenación; Las fachadas urbanas, marítimas y fluviales*, Alicante, 1995, pp. 486-487.

progresso das civilizações humanas: referiam-se esses clamores ao surto do excursionismo e ao número cada vez maior de viajantes que se deslocavam dos seus locais de origem para conhecer países distantes. «Era a exaltação do turismo como fenómeno libertador de obscurantismos, agente inigualável do trânsito de ideias e de progressos entre as nações»²³⁰.

3.3.1. Os primórdios do turismo nacional

3.3.1.1. Primeiros debates sobre o turismo

Numa conferência pública, proferida em 1912, Magalhães Lima salientava a necessidade de Portugal se fazer integrar nos circuitos turísticos internacionais: «Carecemos de valorizar o nosso território, a nossa natureza, as nossas paisagens, o nosso sol, se me é permitido dizê-lo, atraindo o estrangeiro e criando a indústria do turismo. É uma necessidade instantânea, reconhecida por todos os países que desejam progredir e que se impõe como a primeira solução económica: uma questão, para nós, de vida ou morte»²³¹. Com efeito, para a jovem República portuguesa, instaurada pouco antes, o turismo podia ser a chave para ultrapassar os graves problemas financeiros e adquirir uma imagem mais positiva junto da opinião pública internacional. Não admira, pois, que Magalhães Lima, republicano federalista e maçom, reiterasse a sua convicção no carácter universalista do turismo e na sua importância estratégica, política e económica para Portugal.

Os primeiros discursos sobre a regeneração económica do país através do fomento das actividades turísticas propugnavam o aproveitamento da situação geográfica nacional - a meio caminho entre a Europa da Norte e as Américas - para converter Lisboa num ponto de embarque e desembarque de passageiros em trânsito entre os dois continentes. «Transformemos este velho *canapé da Europa*, símbolo deprimente de preguiça e indolência, num majestoso e movimentado *cais de Europa*». Ponta de testa da península, a capital, tinha todas as requisitos para ser o primeiro porto de escala dos navios que navegavam entre o velho continente, a África e a América, poupando aos viajantes a travessia dos perigosos mares do norte e permitindo-lhes seguir directamente para Paris, através do *Sud-Express* que ligava diariamente as duas

²³⁰ Paulo Pina, *Portugal. O turismo no século XX*, Lisboa, 1988, p. 23.

²³¹ Sebastião de Magalhães Lima, *O turismo em Portugal. Necessidade de desenvolver esta indústria no nosso país. Vida internacional*, Lisboa, 1912, pp. 24-25.

idades²³². Lisboa, enquanto ponto de entrada no país, seria também a base para o futuro desenvolvimento do excursionismo nacional, promovendo as outras regiões junto dos turistas. «Não foi por acaso que o primeiro cartaz genuinamente turístico produzido por Portugal, em 1907, o proclamava aos quatros ventos como «the shortest way between America and Europe», ao mesmo tempo que consagrava Lisboa e o seu porto como pólo de irradiação do turismo nacional»²³³ (Fig. 18).



Figura 18. Cartaz da Sociedade Propaganda de Portugal, 1907
(alexandre.pomar.typepad.com)

Quando, no início do século XX, se expandiu a ideia do aproveitamento turístico do país, surgiram dois sérios entraves logísticos, a falta de transportes e vias de comunicação e a ausência de infra-estruturas hoteleiras para alojamento condigno dos excursionistas. A rede de estradas existente era ainda a do século passado, concentrada junto às grandes cidades e em mau estado de conservação, esquecida a favor da aposta nos caminhos-de-ferro; que, por seu turno, também não cobriam de forma regular a extensão do território nacional e se encontravam desactualizados face aos seus congéneres internacionais. Quanto à questão da hospedagem, esta não só enfermava de um défice significativo em número e qualidade, como havia também uma distribuição regional desigual, já que a grande maioria dos equipamentos hoteleiros se concentrava

²³² Constâncio Roque da Costa, *Problemas da economia nacional. Agricultura, comércio e navegação nas suas relações com o mercado mundial*, Lisboa, 1909, p. 349. Segundo este autor em 1905, o Sud-Express, que ligava Lisboa a Paris, tornou-se um serviço diário.

²³³ Paulo Pina, *Op. cit.*, p. 11.

nas principais cidades e junto ao litoral. Apesar das deficiências crónicas ao nível das infra-estruturas básicas de apoio ao sector, José de Ataíde, director da Repartição de Turismo em 1912, acreditava que Portugal tinha condições para desenvolver a “indústria do estrangeiro” que tanto enriquecera já outros países, sem os seus recursos naturais: «se não tivéssemos o clima, a montanha, o mar, as paisagens, a situação geográfica, compreende-se que tal indústria nunca passasse dum devaneio de caturras»²³⁴. Mas o país dispunha de inúmeros factores de atracção, fundados no clima suave – com temperaturas médias superiores às das estâncias mais famosas (Biarritz, Nice, Monte Carlo) -; na diversidade regional - «Sintra, Buçaco, Batalha, Alcobaça, Coimbra, Mafra, as regiões pitorescas do Minho»²³⁵ -; no património histórico, no folclore e na gastronomia.

3.3.1.2. As instituições responsáveis

Os primórdios do turismo português e as primeiras medidas no sentido de atrair a Portugal uma parte do fluxo de viajantes que oferecia proveitosos rendimentos a países como a França, a Itália e a Suíça, ficaram entregues às iniciativas da Sociedade Propaganda de Portugal (SPP), instituição para-oficial, criada em 1906.

A SPP definiu um ambicioso projecto de promoção turística, no contexto nacional e internacional, que não pode pôr totalmente em prática por falta de recursos. No entanto, coube-lhe o mérito de desenvolver um conjunto de acções de divulgação e de sensibilização da população para a problemática relativa a esta nova indústria de serviços, através da imprensa e de conferências proferidas pelo país. Foi responsável pela formação de uma estrutura embrionária regional, com o objectivo de contribuir em termos logísticos para o fomento das actividades turísticas a nível local. E revelou-se também prolixa na produção de material de propaganda, espalhando pela primeira vez no país e no estrangeiro panfletos, cartazes e brochuras de promoção de actividades e destinos turísticos em Portugal²³⁶. Em 1911, a realização do IV Congresso Internacional de Turismo em Lisboa trouxe algumas mudanças ao sector, que se consubstanciaram na criação da primeira instituição de carácter oficial dedicada exclusivamente a esta

²³⁴ José de Ataíde, *Serviços da Repartição de Turismo. Setembro 1911 – Junho 1912. Relatório*, s.l., 1912, p. 22.

²³⁵ Constâncio Roque da Costa, *Op. cit.*, p. 362.

²³⁶ Paulo Pina, *Op. Cit.*, p. 15. Destas obras podemos destacar: *Portugal. Seus múltiplos aspectos como país de excursões*, 1908; *Portugal. Clima, paisagens, estações termas, etc.*, [1912] (edições em português, francês, inglês e espanhol); e *As nossas praias. Indicações gerais para uso de banhistas e turistas*, 1918.

indústria. O Governo Provisório, a braços com a necessidade de reconhecimento internacional, achou por bem acatar as recomendações do Congresso que sugeriam a constituição de um organismo estatal dedicado ao turismo. Assim, o Ministro do Fomento, Sebastião de Magalhães Lima, decretou, em 16 de Maio daquele ano, a constituição da Repartição de Turismo, orientada por um conselho de 7 membros.

Com a criação da Repartição de Turismo, o Estado assumia, pela primeira vez, a sua responsabilidade na gestão dos interesses turísticos. Contudo, «para erguer a obra ciclópica da implementação duma indústria ao nível das potências turísticas do tempo» faltavam os recursos financeiros e um projecto de turismo estruturado. «Mas mesmo que este estivesse disponível, a sua execução, nesses agitados tempos, seria por certo desfeiteada pela descontinuidade administrativa resultante das convulsões político-sociais»²³⁷. A instabilidade dos governos da República, a instauração da Ditadura Militar em 1926 e as provações bélicas e económicas que atormentaram a Europa não só impediram a implementação metódica de um conjunto de medidas turísticas, como também provocaram a diminuição do caudal de viajantes em trânsito pelo velho continente. Só a partir da década de 50 houve realmente condições para um investimento planificado no sector do turismo, consubstanciado na formulação do *conceito de utilidade turística* (Lei n.º 2.073 de 1954), na instituição do Fundo de Turismo (1956) e na criação do Comissariado de Turismo (1965), instituição que precedeu a Direcção-Geral do Turismo (1968), hoje Secretaria de Estado. Foi a partir destas datas que «as estruturas institucionais do turismo começaram a demonstrar uma vitalidade e intenção programática efectivas»²³⁸, com repercussões significativas no crescimento das estruturas turísticas, tendo o desenvolvimento do sector sido reforçado com a inclusão do turismo nos planos de fomento de 1965-67 e 1968-73.

3.3.2. A promoção turística: o papel da propaganda

A promoção turística em Portugal apareceu tardiamente em relação a outros países europeus. Em França, por exemplo, as principais companhias de caminhos-de-ferro, como a que fazia a ligação Paris-Lião-Mediterrâneo, foram responsáveis pela promoção das viagens para as mais importantes estâncias de veraneio do litoral, em especial a Côte d'Azur. Em finais do século XVIII, esta zona, conhecida pelo seu clima

²³⁷ Id., *Ibid.*, pp. 25 e 33.

²³⁸ António João Serras Pereira, "Estrutura institucional do turismo", *Portugal 1911/1986: 75 anos de turismo*, III Congresso de Turismo, s.l., s.d. p. 93.

ameno, tornou-se o local predilecto da aristocracia britânica para recuperar dos seus males de saúde. A maioria viajava de carruagem e chegar ao sul de França era uma verdadeira aventura – em 1850 eram precisos cerca de 11 dias para ir de Paris a Nice. Com a construção do caminho-de-ferro e a inauguração da gare de Nice, em 1864, a viagem tornou-se mais fácil e rápida, bastavam 13 horas para cobrir a distância entre aquelas duas localidades. A procura do sol e do mar para fins terapêuticos depressa se transformou num fenómeno mundano. Por esta época, surgiram os primeiros cartazes publicitários, com imagens sedutoras de paisagens magníficas, céus sempre azuis, hotéis de luxo, personagens elegantes, espectáculos e festas. Os cartazes convidavam ao veraneio da aristocracia e da alta burguesia e faziam sonhar quem não tinha posses para custear a viagem (Fig. 19 e 20). Assim, nascia o mito da Riviera²³⁹. As companhias ferroviárias francesas criaram ainda, como parte da sua estratégia comercial, composições e tarifas especiais, como os comboios de passeios e os bilhetes a preços reduzidos, que asseguravam às famílias a deslocação até à costa, ao fim-de-semana e na época balnear.



Fig. 19



Fig. 20

Figuras 19 e 20. Cartazes de propaganda a Nice e à Côte d'Azur produzidos pelos caminhos-de-ferro franceses, autoria de François Hugo d'Alesi (1895) e Louis Malteste (1910), respectivamente (http://www.artmuseum.gov.mo/show.asp?prg_id=2005043002&language=2)

²³⁹ Entre Abril e Setembro de 2005, o Museu de Arte de Macau exibiu uma exposição com o título: *Fantasia da Côte D'Azur. Os cartazes do Sul da França*. As informações aqui referidas, bem como as imagens que as ilustram, foram extraídas do programa daquela exposição, disponibilizado online em http://www.artmuseum.gov.mo/show.asp?prg_id=2005043002&language=2

No caso português, as companhias ferroviárias também ajudaram a promover o turismo nacional e, dentro dele, as principais estâncias balneares. À semelhança dos seus congéneres europeus, os caminhos-de-ferro portugueses «criaram várias tarifas especiais no intuito de, através de preços reduzidos, promoverem o gosto pelas viagens e assim o aumento do número de passageiros a circular pelas linhas férreas. Estas tarifas existiam em várias modalidades. Os bilhetes de temporada de banhos de mar e águas minerais, que tinham carácter sazonal de Julho a Outubro, consistiam em bilhetes de ida e volta, válidos por sessenta dias»²⁴⁰. Em 1888, começou a ser publicada a *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro*, que entre outros assuntos, divulgava artigos sobre diversos destinos nacionais tendo em conta as motivações inerentes à viagem (recreio, instrução ou higiene). Em 1890, por exemplo, os destinos propostos para umas férias de verão eram: as Caldas da Rainha, S. Martinho, Valado, Figueira da Foz, Banhos da Amieira, Luso, Aveiro, Estarreja, Espinho, Granja, Porto, Braga, Barcelos e Póvoa de Varzim, entre outras. Obviamente, tudo localidades servidas por estações de caminho-de-ferro. Em Maio de 1894, teve início a rubrica *Termas, Campos e Praias*, com o objectivo de fazer a descrição, acompanhada de ilustrações, das povoações de águas, estações de verão e praias de banhos disponíveis no país. Até Setembro desse ano, em 8 artigos, só dois diziam respeito ao litoral, mais precisamente a Espinho e a Cascais²⁴¹. Apesar de tudo aquilo que foi feito, as campanhas publicitárias dos caminhos-de-ferro portugueses foram manifestamente incipientes face ao dinamismo das companhias francesas nesta matéria.

Nos primeiros tempos, a tarefa de divulgação turística nacional esteve sobretudo nas mãos da Sociedade Propaganda de Portugal²⁴² que, durante o seu período de actividade, apostou no lançamento de folhetos e cartazes de divulgação, promovendo cidades e regiões, ao mesmo tempo que continuavam a ser editados os tradicionais mapas turísticos, listas de hotéis e postais ilustrados. Em 1918, sob o seu patrocínio, foi publicada uma obra inteiramente dedicada às praias: o objectivo era publicitar «as doiradas areias que bordam o litoral português, tão cheio de sol fecundante e sempre coberto pelo azul encantador do céu peninsular», reunindo num só volume manuseável os dados e as informações, até aí dispersos, que pudessem «elucidar sucintamente a

²⁴⁰ Elói Ribeiro, *Op. Cit.*

²⁴¹ Id., *Ibid.*

²⁴² Sobre o papel da Sociedade Propaganda de Portugal nesta época vide Ana Cardoso de Matos e M.^a Luísa dos Santos, “Os guias do turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)”, *Geo Crítica /Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona, 2004, vol. VIII, n.º. 167.

portugueses e estrangeiros, acerca do número, do valor e da variedade das nossas estações balneares»²⁴³. Com o mesmo intuito - dar a conhecer as belezas naturais e o património (edificado e paisagístico) nacional - começou a ser divulgado, em 1924, o *Guia de Portugal*, dirigido por Raul Proença e contando com a colaboração de vários escritores de relevo. Esta obra pretendia ser um roteiro minucioso do país, oferecendo um conjunto de itinerários e indicações práticas ao viajante. A propósito das praias, o *Guia* propunha indicar com detalhe «tudo quanto possa interessar ao banhista, como o clima, salubridade, qualidade das águas potáveis, extensão e natureza da praia, condições balneares da sua bacia, salinidade atmosférica, postos de socorros, qualidade, origem e importância da frequência, hotéis, banhos, distrações, passeios, circunstâncias habitacionais, exigências de luxo, etc.»²⁴⁴.

António Ferro foi o grande impulsionador da publicitação da imagem nacional, «propo[ondo] ao mercado internacional uma escala paralela e opcional de valoração turística mais favorável a Portugal, assente na enfatização dos recursos de cariz popular, em alternativa às atracções eruditas ou cosmopolitas tradicionais da época, onde, realmente, o país se movia pouco à vontade»²⁴⁵. No *Panorama*, revista de arte e turismo, publicada pelo Secretariado de Propaganda Nacional, entre 1941-1949 e 1951-1973, Ferro procurou dar a conhecer as belezas naturais do país, apresentando-as como um dom da Natureza, das quais era preciso tirar partido: «Portugal devia fazer publicidade ao mar e ao sol maravilhosos que Deus lhe deu»²⁴⁶. Logo no primeiro ano da revista vários artigos chamavam a atenção para as praias e impeliavam os portugueses a visitá-las e a usufruir dos seus prazeres: «Levem as crianças para o sol», «junto ao mar, ao sol, as crianças tornam-se mais saudáveis, mais alegres, mais felizes (Fig. 21). Os seus sorrisos ficam, assim, espontâneos e fotogénicos»²⁴⁷. Os textos eram geralmente acompanhados de uma profusão de fotografias, mostrando belas paisagens de areais despovoados ou de arribas alcantiladas, de praias cheias de toldos e barracas ou de esplanadas sobre o mar, de grupos de jovens que corriam e saltavam junto à água ou de famílias em passeio (Fig. 22). A mensagem veiculada dava conta da existência de praias para todos os gostos, desde as mais cosmopolitas como o Estoril, Espinho ou a Figueira,

²⁴³ Sociedade Propaganda de Portugal, *As nossas praias. Indicações gerais para uso dos banhistas e turistas*, Lisboa, 1918, p. 5.

²⁴⁴ Raúl Proença, *Op. cit.*, p. 133.

²⁴⁵ Paulo Pina, *Op. cit.*, p. 97.

²⁴⁶ *Panorama. Revista de Arte e Turismo*, n.º 3, Agosto de 1941.

²⁴⁷ Legenda de uma fotografia, onde três crianças brincam à beira-mar, *Id.*, n.º 2, Julho de 1941.

a outras mais sossegadas, «lugares tranquilos, onde se pode *brincar e ser feliz*, longe da indiscreta curiosidade dos outros»²⁴⁸ (itálico nosso).



Figuras 21 e 22. Páginas do *Panorama* dedicadas à propaganda do sol e das praias portuguesas (*Panorama*, n.º 2, 1941, pp. 12 e 17)

Proclamava-se que a água salgada e o sol de Portugal tinham mistério, porque mais convidativos, salutareis e amigos do que quaisquer outros do mundo. Anunciava-se que o clima suave do país permitia frequentar as praias durante oito meses por ano²⁴⁹. Em Agosto de 1942, a revista publicava uma separata - um cartaz de Portugal -, onde estavam assinaladas as principais praias e suas características: na imagem, toda em azul e branco, por cima do mapa do litoral, aparecia a representação de uma jovem elegante, tomando banho numa praia embelezada por barraquinhas, sob um sol refulgente. A legenda dizia tão somente “praias portuguesas”, mas o conjunto evocava a extensão do litoral português, a quantidade de praias existentes e em cada uma delas a promessa do prazer de um banho de mar e de sol (Fig. 23).

²⁴⁸ *Id.*

²⁴⁹ *Id.*, n.º 3, Agosto de 1941 e n.º 4, Setembro de 1941.

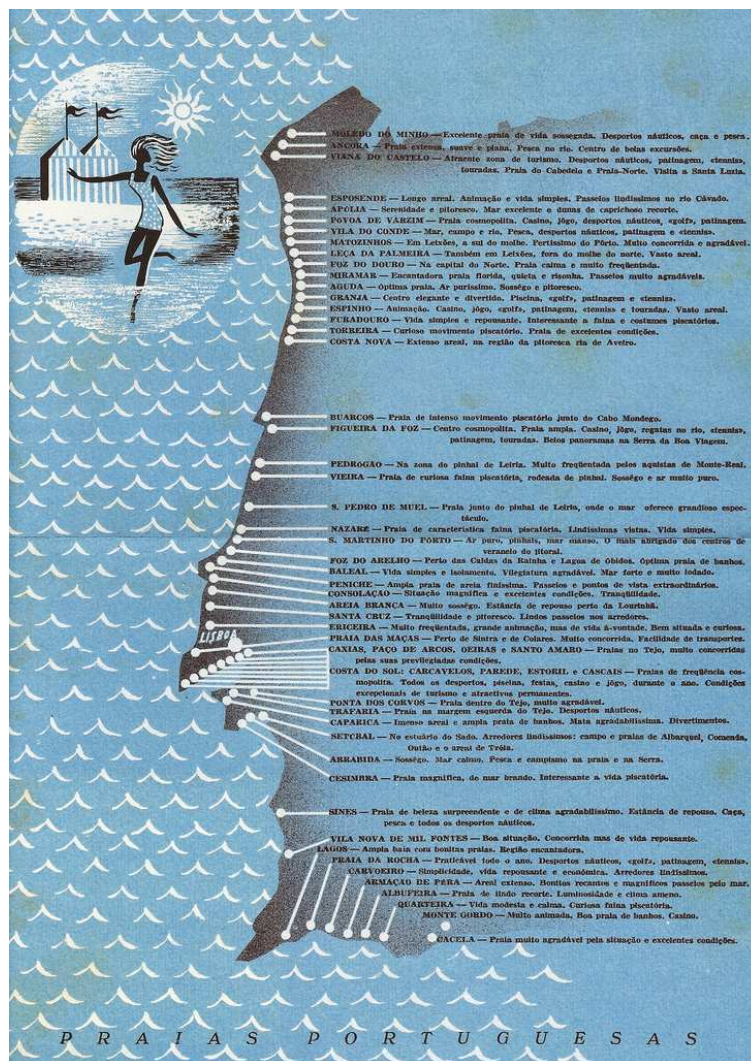
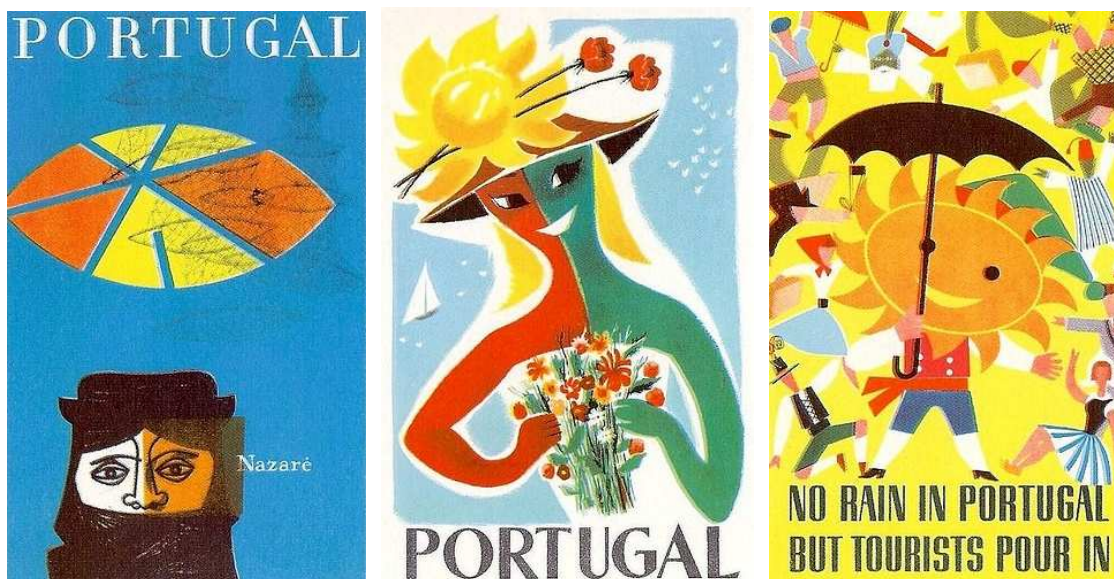


Figura 23. Cartaz de propaganda às praias portuguesas. Separata do n.º 10 do *Panorama*, Agosto de 1942. Design de artista não identificado (blogdaruano9ve.blogspot.pt/92231.html)

Nos anos seguintes o *Panorama* continuou a publicitar as praias, focando-se sobretudo em estações balneares concretas: ora elogiando o desenvolvimento das terras e descrevendo as suas belezas – Espinho, Algarve, Estoril -, ora, divulgando experiências pessoais de praia relacionadas com algumas localidades, como Moledo, Figueira, Granja, S. Martinho do Porto, Sines e Carvoeiro. Depois de 1951, com a saída de António Ferro da direcção do Secretariado Nacional de Informação, a revista foi perdendo a sua vocação turística: as informações sobre as praias e estâncias balneares tornaram-se esparsas, sendo que a grande maioria dos artigos (poucos) sobre o litoral dizia respeito ao Algarve. Notámos, na análise deste periódico, que a propaganda turística feita às praias nunca foi muito abundante mesmo nos anos de Ferro, o que parece indicar que, na década de 40, o turismo balnear ainda não era o grande cartaz de atracção de Portugal (Fig. 24, 25 e 26).



Figuras 24, 25 e 26. Cartazes de propaganda de Portugal. Repare-se que se faz alusão ao mar e ao sol, mas não às praias. Há sobretudo uma valorização dos aspectos tradicionais, como o folclore, *Panorama*, n.º 13, III série, Mar. 1959 (blogdaruanove.blogs.sapo.pt/92231.html)

Maria José Aurindo realizou um estudo²⁵⁰ sobre a promoção dos destinos turísticos portugueses entre 1911 e 1986, através da análise dos cartazes então produzidos, tendo verificado que, nos anos 20 e 30, apenas o Estoril, Cascais, Costa do Sol, Sintra e Cúria se individualizavam no panorama nacional. Com o objectivo de cativar turistas estrangeiros para as estâncias portuguesas, as imagens dos cartazes combinavam práticas ligadas à vida balnear, ao termalismo e ao jogo – como acontecia no Estoril e na Figueira da Foz –, apresentando anúncios ilustrativos da animação e dos divertimentos que era possível encontrar nesses locais. No decénio de 30, evidencia-se também um esforço na promoção de um conjunto de lugares associados ao passado nacional, onde se destacava o carácter rústico da vida das populações, identificadas como o verdadeiro espírito da nação. Estas campanhas destinavam-se sobretudo aos portugueses. Na década de 50, depois do impacto da guerra, houve necessidade de reconquistar o mercado externo, apostando nos destinos de maior projecção internacional e na valorização de outros, associados ao regionalismo, que se vinha afirmando enquanto origem da identidade nacional. A década seguinte marcou o início da verdadeira regionalização do turismo, destacando-se com uma presença muito forte o Algarve e a Madeira (destes destinos voltaremos a falar mais tarde), até à data ausentes do *corpus* consultado. Nos anos posteriores a litoralização da promoção turística tornou-se evidente, embora se observasse também um esforço inicial de diversificação dos

²⁵⁰ M.^a José Aurindo, *Portugal em cartaz. Representações do destino turístico (1911-1986)*, Lisboa, 2006.

destinos, inclusivamente no interior do país. Em resultado da generalização dos locais de férias após o 25 de Abril, no decénio de 1980, registou-se uma homogeneização do peso das diferentes regiões, salientando-se o Algarve enquanto destino mais valorizado²⁵¹, em resultado da imposição do turismo de sol e praia/turismo de massas com influência dominante do turismo estrangeiro que concorria directamente com o turismo nacional.

Quanto à imagética dos cartazes, a autora detectou que alguns temas eram predominantes, nomeadamente a cultura popular, as paisagens junto à água, as referências ao clima e às actividades tradicionais. Nestas representações, as paisagens deixam de ser um elemento do contexto, para se tornarem elas próprias um produto cultural, patrimonizável e consumível. «As paisagens aparecem ligadas ao elemento água (em claro destaque para a associação ao país marítimo que se quer recuperar), ao elemento clima (que reforça a tranquilidade ambicionada, já retratada por águas serenas), e às actividades que dependem do elemento humano – mais especificamente as actividades tradicionais (pesca, salinicultura) e a um outro conjunto de actividades (balneares, desportivas)». Entretanto, as imagens da orla costeira associadas a actividades económicas – como a faina da pesca – foram pouco a pouco dando lugar às representações do litoral enquanto espaço de lazer, de diversão e de práticas desportivas, a que se juntaram as primeiras mulheres em trajes mais reduzidos, num esforço envergonhado de erotizar os destinos turísticos, como já acontecia nas estâncias balneares do Mediterrâneo (Fig. 27 e 28). Contudo, o forte pendor conservador da sociedade e a acção da censura determinaram que a componente sexual não fosse um recurso habitual na promoção dos destinos turísticos portugueses. Quanto à distribuição cronológica destas temáticas, a autora divide-as em três períodos distintos: de 1911 a 1930, a mensagem veiculada nos cartazes prende-se sobretudo com os temas, “Riviera, jogo, termas (refúgio e lazer); de ca. 1930 a ca. 1960, predominam os aspectos tradicionais (nação, história, antiguidade); e de ca. 1960 a 1986, dominam as características relacionadas com o Sol e o Mar (pitoresco, exótico)²⁵².

²⁵¹ Segundo Carminda Cavaco, «nos anos de 1973-76, os locais de férias dos portugueses eram o Algarve, o interior a norte do Tejo, as cidades de Lisboa e Porto e as praias. Em 1977, a atracção do Algarve é a mais discreta nos valores globais e muito inferior às da Costa Verde, Costa da Prata e Montanhas. “O turismo em Portugal. Aspectos evolutivos e espaciais”, Estratto da *Estudos Italianos em Portugal*, n.º 40-41-42, 1980, p. 265.

²⁵² Id., *Ibid.*, pp. 149-153, 174-178 e 190.



Fig. 27

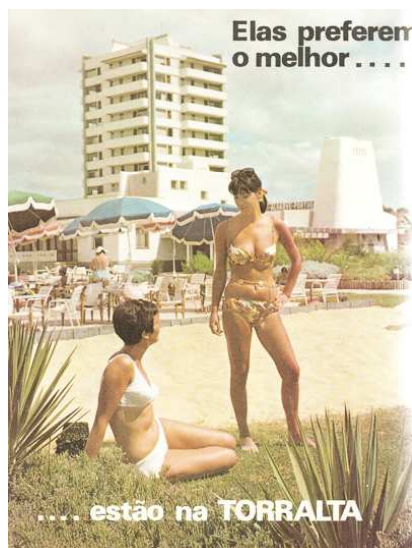


Fig. 28

Figura 27. Exemplo de publicidade de carácter “erotizante” divulgada na imprensa dos anos 60 (Revista *Século Ilustrado*, 31-12-1966). Figura. 28. Propaganda ao empreendimento da Torralta na praia do Alvor, Algarve, no verão de 1969

(http://diasquevoam.blogspot.com/2009_11_22_diasquevoam_archive.htm)

Segundo as estatísticas oficiais do regime, em 1962, os distritos mais visitados pelos turistas estrangeiros eram Lisboa, Madeira, Porto, Coimbra, Leiria e Faro, sendo que as terras com maior afluência se situavam maioritariamente no litoral²⁵³ (Fig. 29). Quatro anos mais tarde, os números apontavam para uma perda da importância relativa de Lisboa e arredores, a rapidíssima progressão do Algarve no panorama nacional e a manutenção (mais ponto, menos ponto) da quota das “outras regiões” (sabendo-se que nesta, 7% correspondia às praias do litoral ocidental) (Fig. 30). No que dizia respeito à utilização de estabelecimentos hoteleiros por portugueses observava-se uma grande procura nas localidades fora dos grandes centros urbanos (nesta percentagem, 3,8% cabe às praias do litoral ocidental), forte afluxo à capital e ao Porto. Depois, destacavam-se o Algarve e a Madeira²⁵⁴ (Fig. 31). Estes dados estatísticos revelam que havia uma distinção clara entre os destinos turísticos mais procurados pelos mercados externo e interno: se o primeiro dava preferência aos grandes centros urbanos - Lisboa e Porto - e aos locais exóticos, como o Algarve e a Madeira; o segundo preferia outras regiões, rurais e periféricas em relação às duas maiores cidades do país, cumprindo a tradição de “ir passar as férias à terra”. Note-se ainda a diminuta percentagem de turistas nacionais que visitavam o Algarve e a Madeira.

²⁵³ *Anuário estatístico*, 1962, Apud José Nunes Barata, *O turismo em Portugal*, Lisboa, 1964, pp. 32-22.

²⁵⁴ “III Plano de Fomento para 1868-1973”, *Diário das Sessões da Assembleia Nacional...*, 07-11-1967, p. 1662 (329).

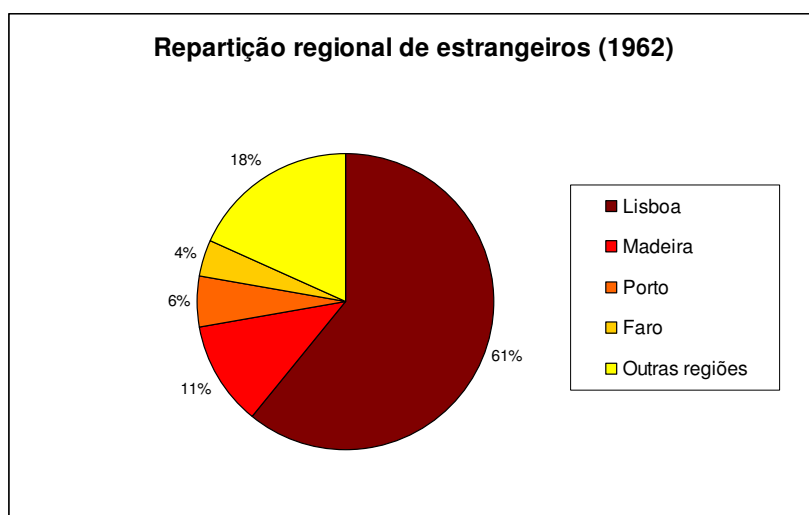


Figura 29. Gráfico sobre a repartição dos turistas estrangeiros no território nacional em 1962
(*Anuário Estatístico*, 1962)

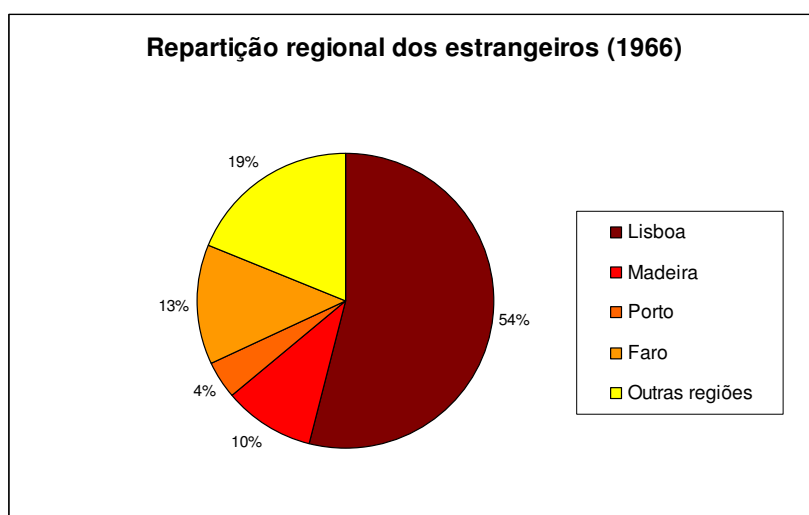


Figura 30. Gráfico sobre a repartição dos turistas estrangeiros em território nacional em 1966
(III Plano de Fomento para 1868-1973)

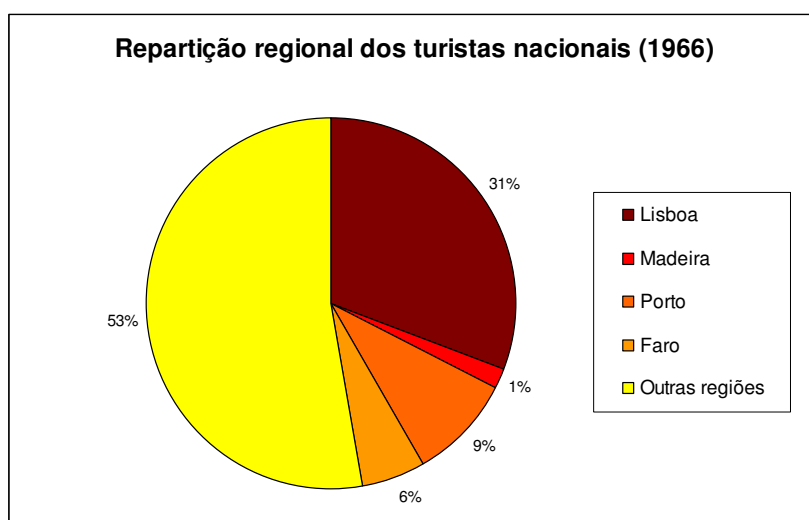


Figura 31. Gráfico sobre a repartição dos turistas nacionais pelo território português em 1966
(III Plano de Fomento para 1868-197)

Em 1964, José Nunes Barata dizia que as praias seriam no futuro o principal cartaz turístico nacional: o europeu do norte tinha a «nostalgia do sol, do calor, do céu azul, das praias de areias cintilantes e águas límpidas» e Portugal possuía a vocação para ser o «jardim da Europa à beira-mar plantado»²⁵⁵. Responsável por um aviso prévio sobre o turismo realizado na Assembleia Nacional, o deputado propugnava pela realização de campanhas de promoção no estrangeiro dando a conhecer a orla costeira portuguesa, de modo a que o turista pudesse escolher «os locais de repouso ou os centros mundanos, as pequenas aldeias de pescadores ou os portos de grande movimento, as praias cosmopolitas ou os areais quase selvagens. O ar puro, o iodo, o sol ou o vento marítimo vi[riam] ter com ele junto de falésias abruptas ou nas extensões de praias de areias finas, à sombra dos pinheiros que cobr[ia]m a duna ou na contemplação da silhueta de uma serra onde a própria luz se compraz[ia] em tons de doçura e nostalgia»²⁵⁶.

3.3.3. O desenvolvimento do turismo balnear

3.3.3.1. Geografia do turismo balnear português

Em 1921, as autoridades procuraram definir legalmente a geografia do turismo português, criando o conceito de “estância de turismo” e apostando na instalação de Comissões de Iniciativa local, com o fim de promover o seu desenvolvimento, de forma a proporcionar aos seus utilizadores conforto, higiene e simpatia, através da realização de obras de melhoramento e de acções de optimização dos serviços prestados²⁵⁷. Dois anos mais tarde, estas estâncias eram classificadas de acordo com as seguintes designações: hidrológicas, de praia, climatéricas, de altitude, de repouso e de turismo. Através da listagem das estâncias de praia é possível conhecer os planos do governo quanto à distribuição geográfica do turismo balnear português e perceber quais as localidades costeiras consideradas prioritárias no que tocava a intervenções de melhoramento e campanhas de propaganda²⁵⁸. Em 1926, a propósito do pagamento das

²⁵⁵ José Barata Nunes, *Op. cit.*, pp. 26-27.

²⁵⁶ *Id.*, *Ibid.*, pp. 133-135.

²⁵⁷ Decreto-lei n.º 1152 de 23-04-1921 apud Sérgio Palma Brito, *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*, Lisboa, 2003.

²⁵⁸ Decreto-lei n.º 8714 de 14-03-1923 apud *Revista de Turismo*, n.º 130, 01-04-1923. As praias classificadas então como estâncias de turismo eram: Aguda, Albufeira, Algés, Ancora, Apúlia, Areia Branca, Armação de Pêra, Arrábida, Buarcos, Cacela, Carcavelos, Caxias, Cesimbra, Consolação, Baleal, S. Bernardino, Costa da Caparica, Costa Nova, Barra, Dafundo, Esposende, Ericeira, Espinho, S. João do Estoril, Estoril, Figueira da Foz, Foz do Arelho, Foz (Douro), Miradouro, Granja, Lagos, S. Roque (Lagos), D. Ana, Estudantes (Lagos), Pinhão (Lagos), Entre Santos (Lagos), Leça da Palmeira, Moledo,

verbas para a concessão de licenças para armar barracas, toldos e estabelecer divertimentos nas praias, as autoridades apresentavam outra classificação das estações balneares, que nos permite saber quais as mais frequentadas nessa época, assim: de 1.^a ordem (segundo a importância/afluência) eram a Póvoa do Varzim, Vila do Conde, Granja, Espinho, Figueira da Foz, Cascais, Estoris e Praia da Rocha; de 2.^a ordem, Âncora, Leça da Palmeira, Matosinhos, Foz do Douro, Nazaré, S. Martinho do Porto, Ericeira, Praia das Maças, Parede, Paço de Arcos, Cruz Quebrada, Trafaria, Setúbal e Monte Gordo; e de 3.^a ordem, todas as restantes²⁵⁹. Este *ranking* das praias revela que pouco ou nada se alterou, quanto às localidades de maior afluência em relação aos finais do século XIX, mostrando também que as anteriores medidas do governo não tiveram influência na alteração dos destinos de férias. Com efeito, a listagem, divulgada em 1923, das localidades consideradas com potencial para o desenvolvimento do turismo balnear, contrasta fortemente com aquelas que eram realmente utilizadas, segundo a lei de 1926. Quarenta anos mais tarde, nova publicação da classificação das praias para efeito de pagamento de licenças permite observar a evolução da frequência do litoral português²⁶⁰. Nota-se então uma grande disseminação a nível da distribuição geográfica das praias utilizadas, sendo a oferta muito superior à que se registava nos anos 20. É de destacar que passaram a ser frequentadas novas praias - na costa centro e norte - nas proximidades de outras mais conhecidas, como por exemplo, Ofir, Praia Grande, Guincho, S. Pedro de Muel, Baleal, Santa Cruz, S. Julião e Algodio; e que se evidencia uma expansão significativa para o sul com maior incidência no Algarve.

Monte Gordo, Montedor, Oeiras, Paço de Arcos, Parede, Peniche, Pedrouços, Porto Covo, Póvoa do Varzim, Nazaré, Praia das Maças, Praia da Rocha, Quarteira, S. Cruz, S. Amaro, S. Martinho, S. Pedro de Muel, S. Julião, Sines, Sur (Lajes), Ferreira (Estarreja), Trafaria, Viana do Castelo, Vieira, Vila do Conde, V.N. Milfontes, Ilhavo, Mira, Almogrove, Zambujeira, N.S. da Luz.

²⁵⁹ Decreto n.º 12 822 de 01-11-1926 apud Sérgio Palma Brito, *Op. cit.*, pp. 592-593.

²⁶⁰ “Portaria n.º 513/70”, *Diário da República*, série I, n.º 238, 14-10-1970, p. 1482. A classificação das praias contida nesta portaria é a seguinte: 1.^a ordem: Ofir, Póvoa do Varzim, Lada, Vila do Conde, Senhora da Guia, Mindelo, Caxinas, Matosinhos, Leça da Palmeira, Espinho, Figueira, Ericeira (praia da Baleia), Maças, Grande, Guincho, Cascais, Estoris (excepto S. Pedro), Carcavelos, Torre, Marquês, Vau, Alvor, Rocha, Armação de Pêra, Faro, Quarteira, Albufeira e Monte Gordo; 2.^a ordem: Moledo, Ancora, Cabedelo, Esposende, Apúlia, Fuzelhas, Boa Nova, Paraíso, Cabo do Mundo, Angeiras, Castelo do Queijo, Foz do Douro, Buarcos, S. Pedro de Muel, Nazaré, S. Martinho do Porto, Foz do Arelho, Baleal, Areia Branca, Santa Cruz, Moinho, Parede, Avencas, Bafureira, S. Pedro do Estoril, Água Doce, Crismina, Abano, Adraga, Pequena, Magoito, S. Julião, Lisandro, Algodio, S. Lourenço, Santo Amaro, Paço de Arcos, Caxias, Algés, Norte, S. António, Centro, Foz do Rego, Rei, Fonte da Telha, Mina do Ouro, Trafaria, Sesimbra, Portinho da Arrábida, Figueirinha, Galapos, Tróia, V.N. Milfontes, S. Roque (Meia-praia), D. Ana, Luz e Ilha de Tavira; 3.^a ordem: as não mencionadas nas alíneas anteriores.

3.3.3.2. Políticas de turismo e orientações estratégicas para o litoral

No final de Oitocentos, quando as praias eram somente frequentadas por uma pequena elite com poder económico para financiar as deslocações e a estadia nas estâncias balneares da moda, já o Estado obtinha proveitos da afluência ao litoral e legislava no sentido de promover essa nova forma de vilegiatura, que tantos benefícios trazia ao desenvolvimento dos núcleos populacionais da costa. Assim, em 1892, a dotação para os serviços de socorros a náufragos era obtida a partir da tributação indirecta das classes mais abastadas que povoavam as praias de banhos, através da cobrança de taxas adicionais sobre as licenças concedidas a hotéis, clubes, cafés e bilhares, localizados nas estações balneares²⁶¹. Da mesma forma, o espantoso crescimento económico e urbanístico de povoações como Espinho, Figueira da Foz e Nazaré – sobre o impacto da intensificação da construção no litoral falaremos tarde (em I.B.1) -, graças à concorrência de grande número de visitantes nacionais e estrangeiros, justificava inteiramente, na opinião das autoridades, o investimento na melhoria das suas acessibilidades, através da conclusão da estrada real entre Leiria e a Figueira e da construção do caminho-de-ferro do Entroncamento à Nazaré, passando por Tomar, Batalha e Alcobaça²⁶².

Na década de dez – mais precisamente em 1914 - foi lançada de raiz, em resultado de um ambicioso projecto de Fausto de Figueiredo, a primeira estância turística portuguesa com efectiva projecção internacional – o Estoril. «Praias, termas e jogo constituir[am] a trilogia do sucesso do empreendimento», que beneficiou da estratégica proximidade da capital²⁶³ e do apoio tutelar do Estado. O plano inicial de urbanização do Estoril só ficou concluído nos anos 30, mas o desenvolvimento posterior desta estância foi amplamente beneficiado pelas políticas do Estado Novo: não só a Ditadura, acautelando-se contra o perigo imaginário de haver estrangeiros a deambular pelo país, tomou medidas que conduziram ao afunilamento do fluxo de turistas para o triângulo Lisboa-Estoril-Sintra; como também promoveu a urbanização e o embelezamento dos locais compreendidos entre Lisboa e as principais zonas de turismo do seu arrabalde marítimo (Fig. 32 e 33) . A oficialização em 1935 do nome “Costa do Sol”, para designar toda esta região, e a conclusão da avenida marginal nos anos 40, transformaram o Estoril na estância portuguesa mais bem equipada e de acessos

²⁶¹ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados...*, 07-03-1892, pp. 17-18.

²⁶² *Id.*, 12-07-1899 e 25-03-1912, p. 13 e pp. 11-12.

²⁶³ Paulo Pina, *Op. cit.*, p. 36.



Fig. 32

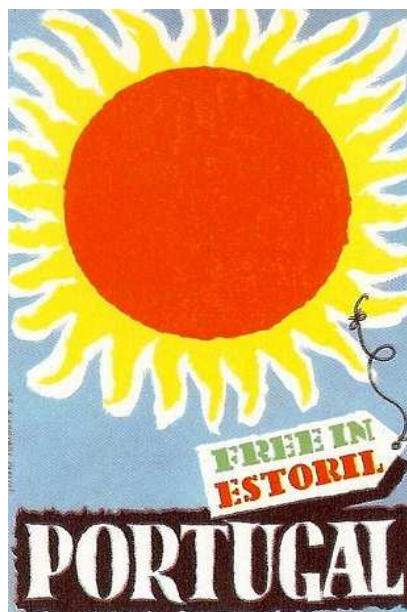


Fig. 33

Propaganda ao Estoril. Figura 32. Contracapa da *Panorama*, n.º 4, Set. 1941. Figura 33. Vinheta extra-texto publicada na *Panorama*, n.º 13, Março de 1959, reproduzindo um cartaz de Nuno Costa criado para o SNI durante a década de 50 (blogdaruaonze.blogs.sapo.pt)

mais fáceis e modernos, conquistando na preferência de nacionais e estrangeiros uma projecção de destaque, com que outros locais, só mais tarde, puderam rivalizar²⁶⁴.

Transformar as praias portuguesas, pelo menos aquelas que tinham maior apetência, em estações balneares de qualidade, capazes de igualar as mais famosas do Mediterrâneo, foi uma das prioridades dos poderes públicos. Assim, em 1927, as autoridades tomaram uma medida que se revelou de grande importância para aumentar os atractivos das estâncias nacionais, referimo-nos à legalização do jogo (proibido desde os finais da monarquia), cuja regulamentação estabeleceu a criação de duas zonas permanentes – o Estoril e a Madeira – e seis sazonais – Espinho, Figueira, Praia da Rocha, Cúria, Sintra e Viana do Castelo (esta última, pouco depois transferida para a Póvoa do Varzim). Aquele mesmo desígnio, levou também a produção de legislação sobre a assistência ao banhista e à determinação do nível de serviços mínimos prestados nas praias: competindo aos concessionários a instalação e manutenção dos serviços de banhos, de vigilância e de enfermagem para prestação de cuidados aos utilizadores²⁶⁵.

Em 1967, no III Plano de Fomento (1968-73), o turismo surgiu pela primeira vez como uma das principais apostas do Estado Novo, graça à sua preponderância como sector estratégico do crescimento nacional, sob o duplo aspecto da exportação de

²⁶⁴ Maria da Graça Briz, *Op. cit.*, pp. 81, 313-314 e 337.

²⁶⁵ “Regulamento de Assistência aos banhistas”, Decreto n.º 42 305, 5 de Junho de 1959 apud Sérgio Palma Brito, *Op. cit.*, pp. 719-720.

serviços geradora de importantes receitas - na forma de divisas estrangeiras - e de catalisador de múltiplos aspectos da economia interna. Dada a importância do turismo, o governo entendia encorajar por todos os meios a intensificação desta actividade, numa escala adequada à sua procura crescente, remetendo-se às funções para as quais se considerava competente, nomeadamente a promoção e propaganda, a instalação das infra-estruturas básicas (urbanísticas, sanitárias, de transporte, etc.), a orientação técnica e a fiscalização do bom uso dos recursos e da exploração deste tipo de serviços. Embora sem fazer alusão directa ao turismo balnear, as regiões consideradas prioritárias eram o Algarve, a Madeira e Lisboa²⁶⁶. Mais adiante, no capítulo sobre o Algarve, veremos como se traduziram a nível local os esforços das autoridades para dinamizar o turismo e quais suas consequência a nível do território.

A intensificação da procura do litoral a partir das décadas de 60/70 veio suscitar um outro tipo de questões no que diz respeito à definição de políticas de turismo balnear. O aumento do número de pessoas que se deslocava para a orla costeira, em busca de fruir os prazeres da praia, obrigou as autoridades a ponderar novas medidas para dar solução ao problema da adequação da oferta à procura crescente. Nos principais pólos de atracção turística era preciso considerar, por exemplo, a existência de redes de transporte e comunicações, equipamentos de hospedagem, de distração e abastecimentos para consumo. Tudo isto exigia um forte investimento de capitais e tinha repercussões não despidiendas no mercado de emprego e nas actividades agrícolas, industriais e comerciais regionais. O impacto do turismo sobre as áreas de recepção (nacionais e locais) conduziu os poderes públicos a questionarem-se sobre o seu carácter conjuntural e sazonal, temendo que os ditames da moda pudessem provocar alterações nos destinos de férias e inviabilizar, por conseguinte, a rentabilização dos investimentos feitos nos locais mais pretendidos. Simultaneamente, debatia-se o rumo a seguir em matéria de política turística: que tipo de turismo adoptar? Turismo de qualidade ou turismo de massas?

Estas e outras questões relativas ao turismo balnear seriam decisivas nos anos vindouros para determinar as formas de utilização do litoral português e a consequente transformação a que este foi submetido para corresponder às expectativas políticas e económicas que se geraram. No próximo capítulo analisaremos como estas decisões – que traduzem formas de pensar o litoral – se vieram a consubstanciar em programas de

²⁶⁶ *Diário das Sessões da Assembleia Nacional...*, 07-11-1967, pp. 1662 (330-335).

grandes obras de engenharia, com vista a intervencionar (melhorando, numa determinada óptica!) uma realidade que se pretendia mais consentânea com os objectivos que a sociedade traçara. Veremos também como estas intervenções vieram alterar de modo significativo o meio existente, com repercussões físicas, cujo impacte na sua totalidade está ainda hoje por avaliar. A partir dos anos 90, o despontar de uma nova abordagem em relação aos assuntos do litoral traduziu-se também noutras concepções sobre este espaço e sobre a sua utilização/significação.

B) Práticas e consequências da intervenção humana no litoral

Os litorais são zonas de interface entre a geosfera, a hidrosfera, a atmosfera e a biosfera, sendo sistemas altamente complexos que resultam de um equilíbrio dinâmico entre vários factores, como as marés, as condições meteorológicas, a variabilidade da agitação marítima, o abastecimento sedimentar pelos caudais fluviais e a elevação secular do nível médio do mar. A complexidade e variabilidade dos processos inerentes a estes sistemas naturais estão na origem da sua grande potencialidade, mas são também responsáveis pela sua vulnerabilidade à mais pequena variação nos mecanismos de forçamento externo relacionados com as bacias hidrográficas, as bacias oceânicas adjacentes, o espaço atmosférico, o ambiente tectónico, etc. Praias, arribas, dunas, estuários e outras formas litorais constituem partes integrantes de um mesmo sistema, mantendo fortes relações de interdependência; deste modo, qualquer alteração num dos elementos constitutivos pode provocar a ruptura de todo o conjunto²⁶⁷.

Durante muitos séculos, a evolução do litoral processou-se de forma natural, atendendo principalmente a forçamentos climáticos e oceanográficos. A partir da Idade Média, o espaço costeiro começou a ser afectado pelo impacte das actividades antrópicas, resultante do crescimento progressivo da população e do incremento da agricultura. As actividades de desmatização para criação de campos agrícolas e pastagens foram em parte responsáveis pelo aumento dos caudais sólidos dos rios, provocando modificações na geomorfologia litoral pela acumulação de areias, que deram origem à formação de tómbolos e restingas (p. ex. Peniche e “ria” de Aveiro) e ao assoreamento de canais e barras (colmatação das lagoas da Pederneira e Alfeizerão)²⁶⁸. Fenómenos que estão amplamente tratados em diversas fontes históricas, desde as posturas régias, à documentação dos mosteiros e aos relatos dos cronistas, pelas suas implicações a nível das economias locais e das actividades marítimas nacionais.

Esta realidade acentuou-se em meados de Oitocentos com o desenvolvimento da capacidade técnica e de intervenção do homem. Em Portugal, como no resto da Europa, o despontar da vilegiatura marítima imprimiu um novo ritmo à frequência e utilização

²⁶⁷ João Alveirinho Dias, “Gestão integrada...”; e Id., *Estudo de avaliação da situação ambiental e proposta de medidas de salvaguarda para a faixa costeira portuguesa (Geologia costeira)*, s.l., Liga para a protecção da natureza, 1993.

²⁶⁸ Sobre este assunto ver Id., “Alguns Exemplos de Rápida Evolução...”, pp.17-21.

do litoral, ao mesmo tempo que se registou um aumento exponencial da população e se assistiu ao crescimento em número e dimensão das cidades situadas na orla costeira. A utilização de certas áreas litorâneas – tendencialmente nos litorais expostos, até aí pouco ou nada frequentados - com fins terapêuticos e lúdicos teve como consequência a construção de um espaço antropizado, onde os aspectos naturais e físicos da paisagem foram moldados para se ajustarem às exigências da população sazonal que passou a frequentá-lo. Na segunda metade do século XX, procedeu-se à construção de grandes portos para abrigar o tráfego marítimo internacional, à instalação de complexos industriais e à exploração das práticas de lazer associadas ao turismo de massas que, devido à edificação de parques de campismo, urbanizações, infra-estruturas balneares e especialmente com a instalação de molhes portuários, provocaram e propiciaram alterações significativas na linha de costa, com efeitos danosos ou mesmo irreparáveis.

No ano 2000, na estreita faixa de terra que se estende ao longo dos cerca de 1450 km²⁶⁹ da costa portuguesa, concentrava-se quase 53% da população, localizavam-se os principais núcleos urbanos e estavam estrategicamente implantadas as grandes indústrias, sendo esta a zona do país que mais contribuía para o PIB nacional²⁷⁰. Todavia a ocupação excessiva do litoral tem tido efeitos nefastos na destruição de ecossistemas costeiros, de paisagens naturais e da própria degradação da qualidade de vida dos seus habitantes. A *Reflexão sobre o Desenvolvimento Sustentável da Zona Costeira* identifica como principais problemas da costa portuguesa: a elevada concentração de actividades e populações nos concelhos junto ao mar, a erosão costeira e a poluição das águas marítimas²⁷¹. A intensa pressão antrópica sobre esta faixa de terreno de elevada sensibilidade tem conduzido não só ao desaparecimento progressivo de inúmeros habitats, como sistemas dunares e zonas húmidas, importantes pela especificidade da sua fauna e flora, mas também tem sido responsável pela aceleração do processo de recuo da linha da costa, que atinge situações preocupantes em cerca de 32% da orla marítima portuguesa²⁷², verificando-se pontualmente taxas médias de recuo

²⁶⁹ Direcção Geral do Ambiente, *Relatório do Estado do Ambiente – 1999*, Lisboa, 2000, p. 85.

²⁷⁰ Id., *Ibid.*; Segundo o *Livro Verde da Cooperação Ensino Superior. Empresa/Sector do Mar e Recursos Marinhos*, «3/4 da população portuguesa vivem no litoral e é também aqui que 85% do PIB tem origem». Lisboa, 2000, p. 202.

²⁷¹ Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável, *Reflexão sobre o Desenvolvimento Sustentável da Zona Costeira*, Lisboa, 2001, p. 5.

²⁷² European Environmental Agency, *Environment in the European Union at the turn of the century. Offprint: coastal and marine zones*, 1999 p. 357. <http://www.eea.europa.eu/publications/92-9157-202-0/page314.html>

que chegam a atingir os 12 metros por ano²⁷³, pondo em sério risco as populações e o património nacional.

O agravamento do fenómeno erosivo, nas últimas décadas, deve-se ao rompimento do equilíbrio dinâmico da orla costeira provocado pela elevação do nível do mar, pela diminuição dos sedimentos fornecidos pelos rios - em resultado da construção de barragens, regularização de cursos de água, exploração de inertes e outros factores que impedem o trânsito habitual dos materiais sedimentares transportados pelas águas fluviais -, pela destruição das estruturas naturais de protecção do litoral e pela edificação de obras de engenharia costeira transversais (molhes, esporões, etc.), que interrompendo o processo normal de deriva litoral das areias provocam o desgaste intenso das praias a sotamar.

Uma vez que há fenómenos irreversíveis no que diz respeito ao impacto negativo da actividade antrópica sobre o litoral e que não é possível pôr fim à existência dos grandes centros urbanos, das hidroeléctricas, dos portos, das marinas e de tantas outras infra-estruturas que afectam directa ou indirectamente a orla marítima, tem-se apostado na busca de soluções no sentido de manter a linha de costa actual. Desde os anos 70, com o despontar das preocupações de carácter ambiental, a comunidade científica e as autoridades têm procurado fixar as regras de uma gestão costeira efectiva e eficaz, que se traduza a nível legislativo, na definição de um conjunto de linhas de orientação e prioridades de actuação no litoral, e a nível geral por uma maior sensibilização da população no sentido de defender recursos naturais insubstituíveis, finitos e não renováveis à escala temporal humana.

²⁷³ Segundo Alveirinho Dias os trechos da Costa Nova e Espinho-Cortegaça, onde o recuo da linha de costa chegou a atingir pontualmente os 10 e 12m/ano, respectivamente, são casos paradigmáticos do litoral português. "A Evolução Actual do Litoral Português", *Geonovas*, 11, 1990, p. 20.

1. A antropização do espaço costeiro

A ocupação histórica do litoral português e o incremento da sua frequência e utilização a partir do século XIX, bem como a valoração progressiva das actividades ali desenvolvidas, suscitou o proliferar de um conjunto de interesses (e discursos) políticos, económicos, sociais e intelectuais sobre aquele espaço, que até à data pouca atenção havia merecido.

A busca das praias, como área de lazer e fruição, por um número cada vez maior de indivíduos implicou o crescimento e transformação das povoações costeiras e conduziu a uma intensificação das taxas de ocupação da orla marítima, que suscitou uma enorme pressão urbanística sobre este território. Os novos núcleos populacionais, arquitectados em relação estreita com o mar, tiveram de se adequar ao mercado da oferta e da procura que se desenvolveu *pari passu* com o despontar do turismo de massas. Simultaneamente, foram levadas a cabo todo um conjunto de acções com reflexos importantes na dinâmica litoral. Referimo-nos quer às obras efectuadas directamente na orla costeira, como as intervenções de carácter portuário e de florestação das dunas; quer às actividades realizadas no interior do território, com implicações no regime hidrográfico das bacias fluviais e no carreamento de sedimentos para o oceano, como por exemplo a regularização dos cursos dos rios, a construção de barragens e a manutenção ou destruição do coberto vegetal/florestal das vertentes montanhosas e margens ribeirinhas. Estas são as práticas que nos últimos dois séculos mais têm contribuído para alterar o regular funcionamento dos sistemas naturais costeiros.

1.1. A transformação das povoações do litoral: dos palheiros às grandes urbanizações turísticas

1.1.1. As povoações piscatórias: os núcleos primitivos do litoral

Como dissemos no capítulo anterior, durante muitos séculos grande parte dos litorais expostos portugueses permaneceram esquecidos e inabitados - com excepção de alguns povoados piscatórios de carácter permanente e/ou sazonal -, ao contrário do que acontecia nas zonas costeiras abrigadas, ocupadas desde cedo. A fixação permanente de gente nos primeiros era contrariada pela falta de condições de habitabilidade da costa,

onde não havia água potável, terrenos agricultáveis ou estradas, que permitissem retirar o sustento do solo ou comunicar facilmente com os núcleos agrícolas do interior, donde provinham as populações que se instalavam junto ao mar na época da safra. A escassez de materiais de construção – como a pedra e o adobe –, bem como a dificuldade em transportá-los por caminhos trilhados na areia, o carácter temporário da estadia e a instabilidade própria do solo, determinaram o tipo de habitações edificadas pelos pescadores para lhes servir de albergue durante a temporada da pesca. As povoações de palheiros ou barracas²⁷⁴ nasceram fruto da adaptação e do engenho do homem às especificidades do meio, sendo constituídas por casas de madeira e telhados de colmo assentes em estacas enterradas na areia ou directamente no chão. As estacas podiam atingir a altura de um homem ou mais, para permitir a passagem das areias e impedir que as construções ficassem rapidamente soterradas. Erigidos geralmente no alto da duna, que acompanhava a orla da praia, na vertente protegida do vento, os palheiros podiam ser erguidos do seu nível primitivo ou deslocados para o interior, para fugir as marés e às movimentações das areias na zona mais perto do mar. Para tal, o edifício era levantado em alçapremas, colocado sobre toros de madeira e puxado por bois para o sítio escolhido, onde era montado novamente sobre esteios²⁷⁵. Os palheiros e barracas foram durante muito tempo a única espécie de casa da beira-mar (Fig. 34).



Figura 34. Palheiros da Cova de Lavos, a sul da foz do Mondego no século XIX (Rocha Peixoto, “Habitação. Os palheiros do litoral”, *Portugália. Materiais para o estudo do povo português*, tomo I, fascículo 1, 1899, p. 15)

²⁷⁴ Na Beira estas construções receberam o nome de “palheiros”, na Estremadura e Algarve eram chamadas “barracas”.

²⁷⁵ Ernesto Veiga de Oliveira e Fernando Galhano, *Palheiros do Litoral Central português*, Lisboa, 1964, pp. 11, 26 e 28.

No litoral minhoto, os conjuntos de barracas que mesclavam a praia constituíam, na maioria das vezes, simples abrigos onde os homens que iam à apanha do sargaço guardavam os utensílios, os barcos e as jangadas. Era o que acontecia em Moledo, Caíde, Moinhos do Bispo, Costa do Fão, Gramadoira e Sedovem: nestas últimas duas localidades erguiam-se arraiais com cerca de 35 e 56 barracas, onde se reuniam na época própria as pessoas da freguesia que exploravam as águas fronteiras²⁷⁶. Em outros lugares da costa, os aglomerados de palheiros serviam de residência temporária ou permanente para os pescadores e suas famílias, falamos, por exemplo, do Furadouro, Torreira, S. Jacinto, Quiaios, Buarcos, Pedrogão, Costa da Caparica, Quarteira, Fuzeta, Cabanas de Tavira, Culatra ou Monte Gordo. Algumas destas povoações chegaram a atingir dimensões consideráveis: em Monte Gordo, em 1774, «as diferentes ruas das cabanas ocupavam mais de uma légua de distância, desde a ponta da barra até perto do sítio aonde foi a antiga vila de Cacela. Aqui estavam já estabelecidos com as suas famílias muitos pescadores e salgadores espanhóis, além dos portugueses, que também residiam na mesma praia, (...), de forma que (...) ajuntavam-se na sobredita praia mais de 5 mil homens entre pescadores, salgadores, e vivandeiros»²⁷⁷.

No decurso do século XIX, estes lugares começaram a ser frequentados pelas gentes que iam a banhos. De início, em pequeno número, os banhistas instalavam-se nas casas dos pescadores, mediante o pagamento de uma renda, fazendo uma vida simples, sem provocar alterações significativas na fisionomia destas povoações. Contudo, com o desenvolvimento da moda dos banhos e o aumento da procura das praias, foi necessário dar resposta às necessidades de uma população crescente, criando condições para receber e albergar os que vinham em busca dos efeitos terapêuticos do sol e do mar. Os veraneantes trouxeram consigo a (r)evolução material e o espírito utilitário da época, além de uma série de conceitos e ideias sobre novas formas de ocupação/fruição do espaço marítimo e aproveitamento dos tempos de lazer. A construção do caminho-de-ferro e de estradas permitiu pela primeira vez tornar acessíveis alguns povoados que até então eram apenas alcançáveis por caminhos praticamente intransponíveis ou por mar. Concomitantemente, esta melhoria significativa das acessibilidades fez aumentar a

²⁷⁶ A. A. Baldaque da Silva, *Op. cit.*, pp. 99-100; Rocha Peixoto, *Op. cit.*, p. 9-10.

²⁷⁷ Constantino Botelho de Lacerda Lobo, “Memória sobre a decadência da pescaria de Monte Gordo”, *Memórias económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, para o adiantamento da agricultura, das rates e da indústria em Portugal e suas conquistas (1879-1815)*, dir. de José Luís Cardoso, tomo III, Lisboa, 1991, p. 253. Estas cabanas foram incendiadas pouco tempo depois a mando do Marquês de Pombal com o intuito de incentivar o povoamento da recém-fundada Vila Real de Santo António. Monte Gordo só voltou a recuperar no início do século XIX, sendo que em 1837 já existiam naquela praia 64 barracas e 4 casas. Augusto Pinho Leal, *Op. cit.*, vol. IX, pp. 915-926.

afluência de pessoas ao litoral, determinando o crescimento dos núcleos populacionais aí localizados sob a pressão das necessidades de alojamento e distração geradas pelos habitantes sazonais das praias.

Desde logo, uma das primeiras modificações no viver primitivo das povoações da costa foi a introdução de novos materiais de construção²⁷⁸, mais baratos e resistentes, que substituíram a madeira, dando origem ao aparecimento de casas de alvenaria, ordenadas em arruamentos definidos, condenando o velho caos dos palheiros a uma morte lenta por definhamento e falta de manutenção. Também assim, os proprietários daquelas estruturas pitorescas foram sucessivamente empurrados para as franjas periféricas dos novos espaços urbanos, à medida que as actividades piscatórias iam sendo secundarizadas frente à afirmação da feição balnear dos pequenos aglomerados.

Em 1960, Raquel Soeiro de Brito publicou os resultados do seu estudo sobre a evolução de Palheiros de Mira, povoação que ficava no cordão de dunas que se prolongava de Aveiro até ao Cabo Mondego. Num espaço de 50 km existiam apenas «três postos isolados da Guarda Fiscal, um local de pesca sem casas de habitação (Praia da Vagueira), duas povoações temporárias de pescadores (Palheiros de Quiaios e Praia da Tocha) e um único permanente – Palheiros de Mira. E[ra] pois um dos maiores desertos humanos do país, começado a ocupar tardiamente»²⁷⁹. Em meados dos anos 40, este núcleo piscatório, constituído por um conjunto cerrado de palheiros, começou a ser invadido por pequenas casas de tijolo de areia e depois por prédios de cimento. Segundo aquela geógrafa, em 1948, das 417 habitações existentes não havia mais de 30 de alvenaria e até 1956, o seu número não era suficiente para quebrar a harmonia arquitectónica do núcleo primitivo de palheiros. Um ano depois, as casas de pedra e cal representavam já um terço do volume edificado. A comparação entre o número e o tipo de construções realizadas neste período de dez anos permitiu concluir que o rápido crescimento urbanístico de Mira foi acompanhado da diminuição gradual das estruturas relacionadas com a pesca, reflexo da perda de importância desta actividade na povoação. O desaparecimento dos palheiros foi também incentivado pela Câmara Municipal que proibiu a realização das reparações necessárias à sua conservação, condenando-os inevitavelmente à ruína por falta de manutenção. Com esta medida as

²⁷⁸ O aparecimento da indústria conserveira em meados do século XIX também contribuiu para a alteração da fisionomia das povoações costeiras, já que, em vários locais, as fábricas de conservas e os edifícios associados foram das primeiras casas de alvenaria a surgir.

²⁷⁹ Raquel Soeiro de Brito, *Palheiros de Mira. Formação e declínio de um aglomerado de pescadores*; Lisboa, 1960, p. 100.

autoridades camarárias procuravam incentivar a substituição progressiva das habitações, de modo a acelerar a implementação do plano de urbanização delineado para aquela praia, com o intuito de fomentar as práticas turísticas. Em projecto, estava a construção de uma série de moradias na entrada da povoação e a edificação de blocos para habitação e comércio a sudoeste da duna grande. Mais perto da praia ficavam as novas casas, pensões, hotéis e a repartição de turismo²⁸⁰.

Orlando Ribeiro, no prefácio da obra de Raquel Soeiro de Brito, sintetizou em poucas palavras o processo de descaracterização desta povoação de palheiros: «com a elevação do nível de vida (ou melhor: do nível de exigências) que se seguiu à guerra como efeito retardado, os veraneantes começaram a olhar para as casas de pau com desprezo e a Câmara Municipal de Mira com interesse para população flutuante. (...). E aos primeiros ataques isolados à unidade da aldeia, (...), sucedeu a sua destruição sistemática e acelerada: a pesca sacrificada ao veraneio, os pescadores deslocados para um local desabrigado, (...), a multiplicação do cimento, o desprezo da arquitectura de madeira e até a pretenciosa mudança de nome da terra»²⁸¹, que passou a chamar-se “Praia de Mira”.

O que sucedeu em Mira ocorreu em quase todas as pequenas povoações do litoral, que aos poucos foram sucumbindo às novas modas introduzidas pelos forasteiros, modificando de forma radical as suas características. Âncora, em 1860, contava apenas com algumas casas velhas, sendo que dez anos depois tinha crescido significativamente com a afluência de banhistas, para quem se construíram muitas e belas casas²⁸². Armação de Pêra, em 1820, era apenas uma pobre aldeia, composta exclusivamente de pescadores, mas em 1873 apresentava-se já como «uma bonita povoação, com boas casas»²⁸³. A Costa da Caparica foi até 1884 um lugarejo habitado por pescadores que viviam em barracas de madeira, cobertas de junco, pouco confortáveis e de aspecto desagradável. Destruidas por um incêndio, estas barracas foram substituídas por pequenas casas de tijolo e telha, mas em 1927 ainda havia grande número de exemplares das primitivas habitações. Nos anos 30, à falta de casas para alugar, os veraneantes mandaram construir residências para as férias e surgiram dois

²⁸⁰ Id., *Ibid.*, pp. 49-51 e 91-93.

²⁸¹ Orlando Ribeiro, “Prefácio”, Id., *Ibid.*, p. 12.

²⁸² Augusto Pinho Leal, *Op. Cit.*, IV, 15-16.

²⁸³ Id., *Ibid.*, p. I, 238-239.

bairros novos a Sul e a Norte da antiga povoação²⁸⁴. Já na Costa Nova do Prado, as construções em madeira perduraram até perto dos anos 40, data a partir da qual a povoação se foi modernizando e urbanizando e «os palheiros que ainda há poucas dezenas de anos, se alinhavam à beira da ria, foram substituídos por casas de alvenaria»²⁸⁵. A título de exemplo refira-se ainda que Buarcos, Quiaios, Costa de Lavos e Leirosa eram povoações quase exclusivamente compostas de palheiros até 1916. A praia do Furadouro estava ainda cheia deles em 1922 e na Torreira subsistiram alguns para além de 1942²⁸⁶.

1.1.2. A descoberta das praias e a construção dos primeiros equipamentos balneares

A partir do século XIX, pequenas povoações piscatórias ou áreas desertas foram pouco a pouco crescendo com o aparecimento de novas casas, hotéis, estabelecimentos comerciais e todo um vasto leque de infra-estruturas essenciais à instalação de uma massa humana específica. Os guias propagandísticos destinados aos banhistas, de finais de Oitocentos/inícios do século XX, valorizavam sobretudo – em detrimento da paisagem e das condições naturais – os meios de comunicação e os equipamentos disponíveis em cada localidade: o que mostra claramente que os transportes, os serviços de apoio e as formas de ocupação dos tempos livres eram factores relevantes na escolha da praia.

Assim, as estâncias balneares mais conhecidas tinham quase todas estação própria ou apeadeiro, estando o seu desenvolvimento na maioria das vezes associado à difusão do caminho-de-ferro, que permitiu torná-las acessíveis a um maior número de indivíduos. A grande afluência inicial às praias mais perto de Lisboa e Porto resultou da construção da Linha de Cascais e da expansão dos carros eléctricos até Leça e Matosinhos. Depois, a instalação das Linhas do Norte, do Minho e da Póvoa propiciou a divulgação e dinamização de praias como a Granja, Espinho, Âncora, Moledo, Vila do Conde e Póvoa do Varzim²⁸⁷ (rever Fig. 8). Em certos casos, a ausência de meios de

²⁸⁴ *Diário do Governo*, 15-07-1885; Augusto Pinho Leal, *Op. cit.*, II, p. 97; Raúl Brandão, “Costa de Caparica”, *Guia de Portugal*, vol. I, pp. 636-637; *A praia da Costa (Caparica). Estância balnear, de cura, de repouso e de turismo*, Lisboa, 1930.

²⁸⁵ Raúl Proença e Santana Dionísio, “Excursões na Ria”, *Guia de Portugal*, vol. III, 1993 [1.ª edição de 1944], p. 530.

²⁸⁶ Leite de Vasconcelos, *Etnografia Portuguesa*, vol. VI, Lisboa, 1975, pp. 194-196.

²⁸⁷ Joaquim Baginha, *Guia do excursionista e banhista com indicação dos pontos dignos de visitar nas principais estações, praias e termas servidas pela rede ferroviária do país*, Lisboa, 1911; Sociedade

transporte ou a falta de serviços regulares condicionou o acesso a determinados trechos do litoral, que por esse motivo só passaram a ser concorridos numa época mais tardia. Falamos da costa alentejana e do Algarve, onde o caminho-de-ferro só chegou no início do século XX, estando a sua frequência limitada durante muito tempo aos povos da região. A partir dos anos 40, com a melhoria da rede viária e dos transportes automóveis, a maioria das localidades costeiras passou a ser servida também por carreiras regulares de autocarros.

Nestas povoações do litoral bem depressa surgiram hotéis, pensões e casas para alugar. Nos primeiros anos da emergência do fenómeno balnear, as estruturas de apoio aos banhistas eram diminutas, pelo que estes se instalavam nas casas dos pescadores, que arrendavam durante o verão. Depois, a construção imobiliária desenvolveu-se de forma a acompanhar a procura crescente. Aqueles que tinham mais posses mandavam edificar vivendas e *chalets* junto à costa, os outros ficavam nos hotéis ou alugavam casas já mobiladas. Em 1888-89, Espinho, pequeno aglomerado de palheiros, possuía já hotéis e prédios para alugar; em 1918, contava com «numerosas hospedarias e casas de pensão, muitos prédios em que se alugam compartimentos e sete hotéis»²⁸⁸; e, na década de 60, havia três hotéis, três pensões e quatro hospedarias²⁸⁹. Na Nazaré, modesta povoação de pescadores, «desde Janeiro até Abril de 1875 construíram-se mais de 20 prédios, para residência de banhistas»²⁹⁰. Na primeira década do século XX, havia um número considerável de habitações mobiladas naquela praia, que se alugavam por preços variados. Quanto a hotéis existiam três: o Lúcio, o Grande Hotel Clube e o Central. Em 1927, eram cerca de 600 as casas para alugar²⁹¹. Na Figueira da Foz, como a afluência de banhistas se tivesse tornado importante, formou-se, em 1861, uma companhia para se erigir um novo bairro, junto ao forte de S. Catarina: «[era] o afamado Bairro Novo, (...), o lugar mais animado da Figueira, onde se v[ia]m propriedades muito bem construídas e de elegante arquitectura. (...). O desenvolvimento progressivo do comércio, o aumento considerável da população, que desde 1850 se t[inha] notado e as grandes edificações [...] feit[as] depois de 1834, tornaram a Figueira de tanta

Propaganda de Portugal, *Op. cit.*; Santos Quintela, *Guia do Excursionista em Portugal. Cidades principais, praia, termas. Explicações úteis aos forasteiros*, Porto, 1929.

²⁸⁸ Sociedade Propaganda de Portugal, *Op. cit.*

²⁸⁹ Santana Dionísio, “Espinho”, *Guia de Portugal*, vol. IV (I), 1994 [1.ª edição de 1964], pp. 75.

²⁹⁰ Augusto Pinho Leal, *Op. cit.*, vol. VI, 19-25.

²⁹¹ Nazaré. *A melhor praia de banhos de Portugal*, Nazaré, s.d.; Silva Teles, *Guia de Portugal*, vol. II, pp. 641-644.

importância que, em 1882, alcançou os foros de cidade»²⁹². A Companhia Edificadora Figueirense parece ter sido a primeira empresa portuguesa criada para urbanizar um determinado espaço à beira-mar, à semelhança do que já se fazia nas costas de Espanha e França, com grandes lucros para os investidores²⁹³.

No Bairro Novo de Santa Catarina da Figueira da Foz, os primeiros equipamentos construídos, além das residências para habitação, foram a Assembleia Recreativa, o Teatro-Circo Saraiva de Carvalho e o Casino Oceano, sendo inaugurado, dois anos depois, o Casino Peninsular. Tratava-se de infra-estruturas essenciais para dar vivacidade às estâncias balneares, já que estas procuravam promover-se não só enquanto “praias”, mas também como lugares de lazer, recreação e festa. As localidades mais movimentadas possuíam casinos, teatros, cinematógrafo, praça de touros, clubes, associações recreativas, desportivas e cafés. Outras apenas algumas destas distrações. De qualquer forma, a vida social era muito animada durante a estação: organizavam-se bailes, concertos, espectáculos de variedades, corridas de bicicletas, regatas e outros desportos náuticos. Eram ainda frequentes os passeios aos arredores, as burricadas e os piqueniques. Na Póvoa do Varzim, por exemplo, «dois grandes e belos cafés, com óptimos bilhares, grandes espelhos, muita luz, abr[iam] as suas portas sobre a Rua da Junqueira. À noite esses cafés ench[iam]-se inteiramente. Homens, senhoras, banhistas de todas as classes, viajantes de todas as procedências, ocupa[va]m todos os bancos, aglomera[va]m-se em volta de todas as mesas»²⁹⁴. Em Vila do Conde, em 1888, havia apenas um clube e um restaurante. Anos mais tarde, a Sociedade Propaganda de Portugal anunciava a existência de um casino com café, confeitaria e restaurante. Faziam-se *soirées* semanais, concertos à tarde, festas no Clube de Ténis, sessões de animatógrafo, jogos florais, *garden-parties*, construções na areia, gincanas, *pic-nics*, burricadas, regatas e exposições. Na década de 1960, naquela localidade, proliferavam os restaurantes, cafés e pastelarias, havia um cinema, vários clubes desportivos, bem como um museu e uma biblioteca²⁹⁵.

A importância económica do fenómeno balnear para as cidades e povoações costeiras determinou a organização intencional do espaço urbano e turístico. O facto de a vivência da praia se fazer essencialmente através do usufruto de equipamentos

²⁹² Esteves Pereira e Guilherme Rodrigues, *Portugal. Dicionário histórico, biográfico, bibliográfico, heráldico, corográfico, numismático e artístico*, Lisboa, 1906-1915, vol. III, pp. 460-465.

²⁹³ Francisco José da Cruz de Jesus, *Op. cit.*, pp. 19, 26 e 35.

²⁹⁴ Ramalho Ortigão, *Op. cit.*, p. 91.

²⁹⁵ Sociedade Propaganda de Portugal, *Op. cit.*; Santana Dionísio, “Vila do Conde”, *Guia de Portugal*, vol. IV (I), p. 661.

urbanos – hotéis, clubes, cafés, restaurantes, esplanadas, avenidas marginais, passeios marítimos -, teve como reflexo o despontar de uma preocupação com o arranjo e o embelezamento dos núcleos populacionais e das áreas envolventes, sobretudo dos terrenos mais próximo do mar. Desta forma, nas pequenas povoações do litoral tornou-se premente promover o desenvolvimento e progresso da terra. Como dizia um dos correspondentes do semanário *Vilacondense*, em 1910: «o forasteiro que vem à nossa praia não passa o tempo todo à beira-mar. Ele também passeia por essas ruas e avenidas, atravessa jardins e praças, (...). (...) a praia deve ser debuxada à moderna; e a vila, que está feita, essa deverá ir melhorando»²⁹⁶: «Esta bela estância balnear tem de progredir», reiterava o jornalista junto dos seus conterrâneos²⁹⁷.

Espinho foi um dos exemplos mais relevantes destas transformações: no início da segunda metade de Oitocentos, esta povoação tinha pouco mais do que alguns palheiros de pescadores e duas ou três casas de pedra e cal. Vivia essencialmente da pesca e, no verão, era frequentada por algumas famílias ilustres das redondezas. A partir do momento em que foi construída a linha férrea e passou a ser servida por um apeadeiro (depois estação) tudo mudou. A Câmara Municipal da Feira introduziu ali grandes melhoramentos: transformou o vasto areal em largas ruas macadamizadas, regularizou praças, construiu um mercado fechado e deu início aos trabalhos de abastecimento de água²⁹⁸. Em 1918, «a vila conta[va] muitos edifícios elegantes e confortáveis, lindas vivendas e rendilhados *chalêts*, bons hotéis, ruas e avenidas espaçosas, teatros, cinematógrafos, casinos, cafés (...) e grande abundância de estabelecimentos comerciais de todos os géneros. [Era] iluminada por luz eléctrica e acha[va]-se ligada ao Porto pelo telefone da rede geral»²⁹⁹.

1.1.3. Urbanização das povoações costeiras

O crescimento desmedido de cidades como Lisboa e Porto exigiu das autoridades a adopção de medidas no sentido de regar e ordenar este fenómeno, tendo em conta sobretudo os aspectos da salubridade pública e da circulação. O decreto lei n.º 10 de 13-01-1865 criou a figura legal dos Planos Gerais de Melhoramentos (em vigor até 1934), que incidiam essencialmente sobre as ruas, praças e jardins. No prefácio da

²⁹⁶ L.M. (Neoe), *A nossa praia*, Vila do Conde, 1910, p. 37 e 47. Os artigos aqui reunidos foram publicados no jornal *Vilacondense*, durante o ano de 1910.

²⁹⁷ Id, *Ibid.*, p. 13.

²⁹⁸ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados...*, 25-01-1901, p. 2.

²⁹⁹ Sociedade Propaganda de Portugal, *Op. cit.*, pp. 15-16.

lei enunciavam-se como objectivos a questão da decoração da cidade, a comodidade e segurança dos seus habitantes, a livre circulação de trânsito e a conveniência em evitar a aglomeração de população. Contudo, estava apenas subjacente um conceito de planeamento incipiente, uma espécie de pré-urbanismo regulamentar, que determinava o arranjo dos espaços públicos em função de preocupações de carácter higienista³⁰⁰.

Sob a tutela da legislação mencionada ou por iniciativa local, assistiu-se, entre finais do século XIX e princípios do seguinte, a uma modernização arquitectónica dos centros urbanos. No caso das povoações costeiras estas orientações traduziram-se sobretudo na delimitação de ruas mais largas, recticularmente traçadas e orientadas em função do mar, na centralização dos espaços de animação sobre o litoral e na conversão das áreas adjacentes à praia em zonas privilegiadas e merecedoras das maiores atenções em termos de renovação (e melhoramento) urbanístico. O estudo de José Maria de Oliveira sobre as transformações de Leça, sob o estímulo do fenómeno balnear, permitiu identificar uma série de intervenções relacionadas com o veraneio nos espaços próximos da praia: trabalhos de iluminação, abastecimento de água e saneamento público (1885), construção de um muro-cais e melhoramento do acesso à praia de Fuzelhas (1892), obras de iluminação da frente flúvio-marítima e da praia mencionada (1904), alargamento e aformoseamento de algumas ruas (1926). No ano de 1928 foi construído um jardim, procedeu-se à pavimentação de várias ruas e deu-se início à edificação de uma avenida marginal³⁰¹.

Ali, como na maior parte das localidades, a avenida paralela ao mar tornou-se um equipamento urbano essencial, convertendo-se no espaço público por excelência de qualquer praia distinta, proporcionando aos banhistas o prazer de passear e apreciar (ao longe) a paisagem marítima (Fig. 35). Assim, não admira que, em 1912, a Câmara da Figueira pretendesse realizar um grande melhoramento na cidade, construindo uma avenida marginal sobre os areais improdutivos da praia³⁰²: «o gosto pelos banhos do mar cri[ava] novas necessidades, fazendo aumentar a casaria, engrandecer a povoação», que tomava novo aspecto, «porventura mais formoso»³⁰³. Na Póvoa do Varzim também se projectava dar começo à execução de uma nova avenida no «sítio ocupado pela velha

³⁰⁰ Margarida Sousa Lobo, *Duas décadas de planos de urbanização em Portugal (1934-1956)*, Tese de Doutoramento em Planeamento Urbanístico, Lisboa, FAUL, 1993, p. 9.

³⁰¹ José Maria de Oliveira, “Leça da Palmeira: lazer e evolução urbana litoral entre finais do século XIX e meados do século XX”, *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*, I série, vol. XV/XVI, Porto, 1999-2000, pp. 106-109.

³⁰² *Diário da Câmara dos Deputados...*, 07-05-1912, pp. 4-5.

³⁰³ *Id.*, 20-06-1913, p. 12.

rua dos Banhos, com frente ao oceano, um dos mais belos, mais maravilhosos pontos de vista marítimo das nossas costas. Pois, numa terra tão progressiva que, dia-a-dia, afirma[va] a sua vontade de melhorar sob todos os pontos de vista, t[inha]-se conservado aquele amontoado de construções, em geral velhas, disformes, quase pardieiros! Não podia o camartelo ser melhor aplicado! (...). Com a construção da nova Avenida tudo mudar[ia], pois que a sua extensão [era] enorme e t[inha] espaço para se construírem centenas de prédios»³⁰⁴.

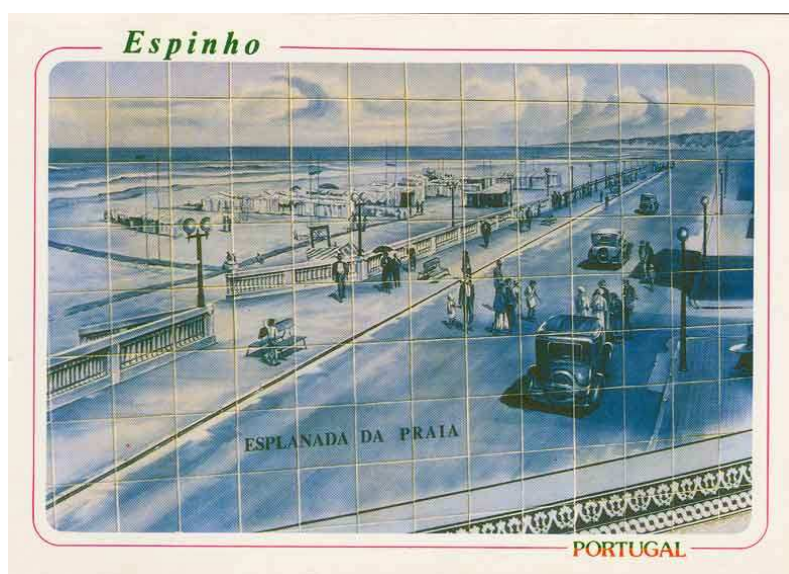


Figura 35. Representação da Av. Marginal de Espinho, s.d. (arquivo.forum.autohoje.com)

A maioria das obras realizadas, sob iniciativa local, em núcleos urbanos costeiros até 1934, tiveram um carácter pontual, não obedecendo a projectos de conjunto que abrangessem toda a povoação. No entanto, ainda antes daquela data, foram elaborados (mas, nunca postos em prática) dois planos gerais para estâncias balneares: o da Póvoa de Varzim, desenhado por Ezequiel de Campos, em 1920, e o de Moledo do Minho, da autoria de Carlos Ramos, em 1929, sendo este último, considerado por Margarida Sousa Lobo como «o plano precursor de uma série de acções de ordenamento de praias e termas que se vêm a desenvolver ao longo das duas décadas seguintes»³⁰⁵. Com efeito, face à incapacidade dos velhos Planos de Melhoramento para responder às exigências modernas no que dizia respeito ao planeamento urbanístico – redes de saneamento, equipamentos, transportes, parque habitacional e industrial – foi necessário elaborar uma nova figura legislativa que regulasse esta matéria e que

³⁰⁴ *Revista de Turismo*, n.º 18, 20-03-1917, pp. 140-141.

³⁰⁵ Margarida Sousa Lobo, *Planos de urbanização: a época de Duarte Pacheco*, Porto, 1995, p. 113.

permitisse criar uma imagem citadina que se identificasse com as ambições do novo regime. Assim, em 1934, surgiu a Lei sobre os Planos Gerais de Urbanização (decreto-lei n.º 24.802 de 21 de Dezembro), sob o patrocínio do Ministro das Obras Públicas, Duarte Pacheco, que inaugurou a moderna legislação urbanística portuguesa. O diploma em causa estipulava, entre outras, a obrigatoriedade dos municípios estabelecerem planos gerais de urbanização para todos os núcleos urbanos considerados de interesse especial (turístico, recreativo, climático, terapêutico, espiritual, histórico ou artístico) pelo Governo³⁰⁶. As estâncias balneares foram um dos principais alvos destas transformações com o intuito de promover o ordenamento das suas estruturas urbanas e a requalificação da sua imagem enquanto centros de veraneio e lazer. Nas décadas de 30 e 40, várias localidades costeiras foram objecto de estudo e planificação em termos urbanísticos, por exemplo, a Praia do Cabedelo da Foz do Lima (1934), a Praia da Rocha (1935), Vieira de Leiria (1937-1947), Monte Gordo (1941), Moledo do Minho (1941), Quarteira (1942) e Costa da Caparica (1947), entre outras.

De um modo geral, os projectos de urbanização do espaço de veraneio pressupunham três aspectos fundamentais: o desaparecimento ou a alteração significativa do edificado pré-existente, a organização em função do mar e a construção de uma frente marítima urbana. Por exemplo, o ante-projecto idealizado para Monte Gordo por Cristino da Silva tinha como elemento-chave o casino, projectado para dominar uma praça em U, sobre a praia, que se articulava com uma alameda marginal, muito larga. Ao longo desta distribuíam-se os outros equipamentos – desportivos, de recepção e lazer – deixando para lá de uma avenida paralela, os quarteirões residenciais³⁰⁷. José Maria de Oliveira, no seu mencionado estudo sobre Leça da Palmeira, refere que o Anteprojecto de Urbanização da vila de Matosinhos-Leça, elaborado pelo arquitecto Moreira da Silva, em 1944, «constituía uma tentativa de programação/construção de uma frente urbana atlântica em Leça com objectivos residenciais e turísticos». A distribuição dos equipamentos e a orientação dos arruamentos previstos, numa área ainda não urbanizada, «revelam preocupações com o ambiente urbano-residencial e o recreio e o lazer, tendo como elemento principal e centralizador, o mar»³⁰⁸.

³⁰⁶ Id., *Duas décadas de planos de urbanização...*, pp. 26 e 30-31.

³⁰⁷ Maria da Graça Briz, *Op. cit.*, p. 100.

³⁰⁸ José Maria de Oliveira, *Op. cit.*, pp. 110 e 112.

Da análise global destes planos, observa-se que neles sobressai o modelo da cidade-jardim, com ruas e blocos residenciais distintos, praças, extensos espaços verdes, pontuados pelo equipamento, onde avultavam as infra-estruturas desportivas e as moradias unifamiliares³⁰⁹. A extensão das remodelações propostas por alguns arquitectos – implicando alterações profundas na morfologia urbana existente -, a falta de meios financeiros por parte dos municípios para tão avultadas obras e as limitações impostas aos planos (lei de 1946) em termos da autonomia camarária e de uma política de intervenção fundiária, são razões que ajudam a explicar porque muitos destes projectos não foram postos em prática ou só o foram parcialmente.

1.1.4. Afirmção do turismo de massas e seu impacto sobre a faixa litoral

Os anos 50 do século XX assinalaram uma viragem em termos do fenómeno turístico. O crescimento económico que se seguiu ao pós-guerra permitiu o aumento do poder de compra e das regalias sociais dos trabalhadores. Pela primeira vez o desenvolvimento dos transportes – especialmente da aviação - fez com que fosse fácil, seguro e barato viajar a longas distâncias. Esta realidade influenciou de forma determinante a evolução quantitativa (e qualitativa) do turismo. Simultaneamente, o produto “Sol e Mar” tornou-se moda, e por conseguinte altamente procurado, sobretudo por indivíduos do Norte e Centro da Europa, que viam no clima soalheiro e nas águas quentes do Sul um destino de eleição. Os números do turismo eram então elucidativos: os estrangeiros entrados em Portugal passaram de 55 mil, em 1950, para 352 mil, em 1960³¹⁰. Nas décadas que se seguiram observou-se também o crescimento do turismo interno, à medida que a melhoria do nível de vida e a aquisição de determinados direitos sociais (como vimos em pormenor em I.A.2.2.4) se foram generalizando ao conjunto da população. A democratização dos tempos de lazer e a consequente intensificação da procura das praias tiveram consequências profundas a nível da ocupação e transformação do litoral.

Com efeito, «a valorização social e económica da praia e a sua integração nos circuitos de comercialização internacional levou a que muitas áreas, (...) eminentemente agrícolas ou piscatórias, se transformassem em territórios estruturados a partir do

³⁰⁹ Francisco José da Cruz de Jesus, *Op. cit.*, p. 58.

³¹⁰ Sérgio Palma Brito, *Op. cit.*, vol. II, pp. 708-709.

turismo e para o turismo»³¹¹. Visto que esta actividade funciona como um poderoso catalisador de impactes, marcando indelevelmente o espaço onde se desenvolve, sobretudo a nível das estruturas socioeconómicas e das formas de povoamento e de ocupação do território. De acordo com Eunice Gonçalves, a massificação dos destinos balneares implicou uma rápida e ampla disseminação dos usos turísticos, o que se reflectiu no aumento das áreas urbanizadas através da expansão dos aglomerados pré-existentes e/ou na criação de novos espaços edificadas. A partir dos anos 60, a concentração da população na faixa litoral, para efeitos de fruição e lazer, de uma forma sazonal, deu origem a grandes transformações funcionais e urbanísticas, consubstanciadas na formação de um novo sistema de aglomerados, em que pequenos povoados costeiros foram convertidos em “cidades de frente de mar” ou “cidades especificamente turísticas”. A nova realidade territorial sobrepôs-se à previamente existente determinando os potenciais usos do solo e instituindo-se como factor regulador dos preços deste, mediante uma hierarquização dos terrenos, definida em função da sua valorização turística. Unidades de alojamento, infra-estruturas e equipamentos variados, segundas residências, habitações para a (crescente) população local, comércio e serviços de apoio, todos estes elementos concorreram entre si para criar um dinamismo que se assemelhava ao mercado predial e imobiliário do tipo urbano das grandes cidades e suas periferias. O carácter depredador do turismo em relação ao recurso “solo” foi responsável pela modificação das formas de organização do espaço litoral, mediante a sua sujeição à pressão dos valores imobiliários (e demográficos); tendo-o transformado também em pomo de discórdia, tensões e conflitos, motivados pelos múltiplos e divergentes interesses (económicos, sociais, ambientais, etc.) que ali se passaram a desenvolver³¹².

Na segunda metade do século XX, surgiram pela primeira vez grandes projectos de promoção turística para determinadas zonas do litoral³¹³ envolvendo a construção de enormes empreendimentos, compreendendo a edificação de raiz de alojamentos, infra-estruturas de lazer, comércio e apoio e vias de comunicação, sob o patrocínio de empresas privadas e com a tutela do Estado e /ou das autarquias. É de ressaltar que os conhecimentos sobre dinâmica costeira e riscos associados ao mar eram quase inexistentes, pelo que os projectos elaborados não tiveram minimamente em

³¹¹ Eunice Gonçalves, "O desenvolvimento dos territórios turísticos: o caso das áreas balneares", *Investigações em turismo: ciclo de debates - 2001: livro de actas*, Lisboa, 2003, p. 83, 92-93, 97.

³¹² Id., *Ibid.*, pp. 92-93 e 97-99.

³¹³ No Estoril já se havia feito algo semelhante, mas numa escala mais reduzida.

consideração estes factores. Em muitos casos os erros (sabemos hoje que o são) então cometidos estão na origem de alguns dos principais problemas do litoral português. Maria da Graça Briz refere que estes planos, «inéditos entre nós e de ambição comparável, ou mesmo superior, ao que então se fazia nas costas mediterrânicas europeias», inauguram o aparecimento das “cidades” vocacionadas para o turismo, caindo em desuso o termo “estâncias balneares”, por demasiado redutor³¹⁴. Foi neste contexto que surgiu o projecto de urbanização da península de Tróia (na década de 70) que previa a instalação numa faixa de areia, praticamente deserta, de um complexo turístico capaz de albergar (segundo o Plano Andersen de 1965) 78.000 pessoas, em hotéis, habitações unifamiliares e blocos de apartamentos (de média a grande dimensão - 3, 6, 9 e 19 andares). Este conjunto residencial seria servido por uma série de equipamentos – piscinas, esplanadas, restaurantes, vestiários de praia, recintos desportivos, campo de golfe, marina, rodovias e parques de estacionamento³¹⁵.

Este foi também o período em que se assinalou a descoberta do litoral sul do país, com a conquista e ocupação das praias do Algarve pelo turismo balnear de massas. Entre 1962 e 1965, assistiu-se ao crescimento contínuo do número de turistas ingleses, que se concentravam sobretudo nas praias entre Albufeira e Faro. Nos anos seguintes, aumentou a procura por parte dos alemães que se instalavam preferencialmente a barlavento, em Lagos, Portimão e Sagres. O desenvolvimento dos transportes modernos foi essencial para projectar a imagem desta província: a abertura do aeroporto de Faro (1965) permitiu integrá-la nos circuitos turísticos internacionais aproximando-a dos grandes centros emissores de clientela. A par e passo com a evolução da procura cresceu também a capacidade da oferta e recepção: em 1958, foi construído um centro de férias da FNAT em Albufeira, atraindo os lisboetas a estas praias e, em 1960, surgia em Monte Gordo o primeiro grande hotel do Algarve.

À medida que o fluxo de visitantes se intensificava, as velhas povoações costeiras foram sendo progressivamente renovadas e equipadas, surgindo paralelamente novos centros turísticos criados de raiz fora dos núcleos urbanos³¹⁶ – por exemplo os *resorts* das Areias de S. João, da Penina, de Vale de Lobo e da Quinta do Lago. Entre estes destacou-se, sobretudo, a “cidade turística” de Vilamoura, construída nos terrenos da Quinta de Quarteira, explorada de forma agrícola até perto dos anos 60.

³¹⁴ Maria da Graça Briz, *Op. cit.*, p. 362.

³¹⁵ Id., *Ibid.*, pp. 371, 376,

³¹⁶ Id., *Ibid.*, pp. 400-402.

A febre de construção não se ficou pelo Algarve atingiu quase toda a orla costeira portuguesa, ainda que em menor escala (em termos de número de turistas, de construção e de impacto sobre as populações ribeirinhas, o que se passou na região algarvia não teve paralelo com nenhuma outra zona marítima de Portugal). António Carlos Matos, no seu estudo sobre o impacto do turismo no litoral de Caminha, constatou *in situ* e a partir da análise da evolução histórica daquela localidade que, nos anos 60, com o aumento da procura, a subida do preço dos terrenos e a progressiva escassez da área disponível, se verificou a diversificação das tipologias de ocupação do solo, «surgindo as primeiras soluções optimizadoras da ocupação do espaço, nomeadamente o aparecimento dos primeiros edifícios de vários pavimentos»³¹⁷. Daí em diante, o processo de urbanização avançou com rapidez, quer através de iniciativas privadas, quer por determinação camarária, sendo que a proliferação de loteamentos para construção aumentou a pressão sobre os terrenos, quer da orla litoral, quer de interesse agrícola. Na costa do Fão observou-se uma situação semelhante: Joaquim Martins Sampaio refere que o número de residências secundárias aumentou extraordinariamente nos anos 40, mas a generalização deste fenómeno só aconteceu a partir dos anos 70/80. De facto, a década de 60, época da afirmação de Esposende como destino turístico, marcou a viragem na construção urbanística do concelho, com a edificação dos primeiros bairros de residências secundárias unifamiliares, de entre os quais se destacou o Aldeamento da Bonança (1967), edificado sobre as dunas de Ofir, assinalando o início do interesse dos promotores turísticos por aquela praia. O decénio seguinte foi pautado pela construção das Torres e do Hotel de Ofir e alguns blocos habitacionais de carácter multifamiliar (Fig. 36): estruturas com volumes de dimensões consideráveis e por isso mesmo constituindo marcos de referência territorial. Daí em diante, o ritmo construtivo acelerou, sendo que «em 1970, Esposende contava somente com 385 alojamentos familiares clássicos de uso sazonal, em 1981 registava 1278, em 1991 passaram para 2383 e em 1997 foram contabilizadas 3004 residências secundárias»³¹⁸.

³¹⁷ António Carlos Menezes Matos, *Op. cit.*, p. 41.

³¹⁸ Joaquim Martins Sampaio, *A residência secundária em Esposende. Estudo sobre o impacte da residência secundária na dinâmica e organização do território de um concelho do Litoral Norte de Portugal continental e periférico à Área Metropolitana do Porto*, Tese de Mestrado em Geografia – Dinâmicas Espaciais e Ordenamento do Território, FLUP, Porto, 1998, pp. 107, 109-111.



Figura 36. As Torres de Ofir e os blocos multifamiliares construídos em cima do cordão dunar (Alveirinho Dias, *Estudo de avaliação da situação ambiental...*, p. 69)

Foi também nesta época que a explosão do turismo se tornou responsável por inúmeros atentados urbanos, arquitectónicos, paisagísticos e ambientais, contra a orla marítima portuguesa, fruto de uma especulação imobiliária desenfreada e mal controlada, sobretudo durante o período de instabilidade governativa que se seguiu ao 25 de Abril de 1974³¹⁹. Esta realidade, já descrita (em termos teóricos) por investigadores como Rebollo e Eunice Gonçalves³²⁰, prende-se com a forma como a massificação dos destinos balneares foi responsável pela introdução de um modelo depredador de implementação turística no território, em frequente contradição com as aptidões do meio físico e humano. Um pouco por todo o lado, o litoral português viu-se alvo dos «assaltos de uma edificação urbana que (...) avança[va] desconforme, por vezes horrenda, sem dimensão humana e enquadramento paisagístico capaz, ao assalto dos poucos terrenos ainda vagos desta bárbara invasão dos tempos modernos»³²¹.

Simultaneamente, a intensificação da procura e a pressão exercida sobre a orla costeira davam origem a conflitos diversos, em torno dos diferentes interesses que norteavam o acesso e o usufruto do litoral: se por um lado, o elevado preço dos terrenos tendia a converter este espaço num local reservado aos privilegiados; por outro, as populações reivindicavam o direito ao usufruto de um bem comum, ocupando terras indevidamente e fazendo proliferar uma construção clandestina de má qualidade, consentânea com o seu nível económico. Desta forma, a ocupação da linha de costa evoluiu rapidamente para a situação em que se encontra hoje - fortemente humanizada e

³¹⁹ Maria da Graça Briz, *Op. cit.*, p. 403.

³²⁰ José Fernando Vera Rebollo, “Turismo y territorio en el litoral mediterráneo español”, *Estudios Territoriales*, 32, 1990; Eunice Gonçalves, *Op. cit.*

³²¹ *Diário das Sessões da Assembleia Nacional*, 14-03-1974, p. 802.

urbanizada -, revelando em certos locais uma frente contínua de vários quilómetros. As consequências desta intensa antropização do litoral serão analisadas no próximo capítulo.

1.2. Grandes obras e intervenções humanas com reflexos na orla costeira

1.2.1. As obras portuárias

Vimos anteriormente a importância dos portos e das comunicações marítimas para a economia nacional: numa época em que os transportes terrestres se mostravam escassos, lentos e dispendiosos, a quase totalidade do comércio externo português, bem como grande parte das trocas internas, processavam-se através da navegação de cabotagem. Em torno dos portos desenvolviam-se vilas e cidades, cujos habitantes viviam essencialmente das actividades marítimas, dependendo o seu sucesso da afluência de embarcações e do valor das mercadorias ali transaccionadas. A acessibilidade das barras e as condições de navegação e abrigo dentro dos espaços portuários eram fundamentais para o florescimento dos negócios e para a segurança dos homens do mar, podendo estes factores determinar a ruína ou o progresso de uma povoação, como aconteceu em Aveiro, em 1758³²². O problema desta vila era sobretudo a localização da barra (tinha migrado muito para Sul e situava-se já nos areais de Mira), muito afastada do porto e com um acesso longo, sinuoso e perigoso. Sem a abertura de uma nova barra, a ria corria o risco de ficar completamente assoreada e Aveiro de perder a sua ligação ao mar. Este não era um receio de todo infundado, já que ao longo da História, outros antigos portos - como a Pederneira, Salir e Alfeizerão³²³ - haviam desaparecido por completo com a colmatção pelas areias das suas áreas portuárias. O problema de Aveiro não era único: as barras dos rios portugueses (antes da sua artificialização) eram todas elas difíceis devido ao assoreamento (desenvolvimento do delta de vazante), que dificultava a entrada e saída de embarcações, situação agravada em caso de condições meteorológicas adversas e de alteração do estado do mar. Os ventos fortes, a ondulação marítima, as rochas e bancos de areia que espreitavam à tona

³²² *Gazeta de Lisboa*, 12-01-1758.

³²³ Ver este tema ver: João Alveirinho Dias, “Alguns Exemplos de Rápida Evolução Costeira em Portugal.VII Reunião do Quaternário Ibérico - Livro de Resumos, Faro, 2009. Maria Rosário Bastos, *O Baixo Vouga em tempos medievos...*

da água, a sinuosidade dos canais de acesso, a escassa profundidade, a força da corrente fluvial e a falta de locais de abrigo ou acostagem dentro dos estuários, tornavam a entrada e a permanência nos portos extremamente perigosas, não sendo, pois de admirar que ocorresse grande número de naufrágios³²⁴.

1.2.1.1. No período da Monarquia

Com a intensificação das trocas comerciais por via marítima e com o aumento da tonelagem dos navios, a situação agravou-se e multiplicaram-se as queixas dos povos pedindo a intervenção das autoridades. A questão portuária foi largamente debatida no parlamento, havendo plena consciência da necessidade de actuação a fim de salvaguardar os interesses nacionais. Contudo, as obras a realizar revelavam-se um assunto delicado e de grande complexidade, pois não havia «factos bastantes para estabelecer uma teoria acerca dela[s]». Além disso, os custos envolvidos ascendiam a muitos milhares de contos, pois os portos do reino encontravam-se totalmente desamparados, visto que «há muitos anos não se [fazia] coisa alguma que [valesse] a pena»³²⁵ no sentido da sua conservação. Até perto da segunda metade de Oitocentos, as intervenções levadas a cabo foram escassas, pontuais e geralmente empreendidas com carácter de urgência, para solucionar problemas específicos, como a abertura da nova barra de Aveiro, em 1801-1802.

A criação do Ministério das Obras Públicas, em 1852³²⁶, veio alterar (um pouco) esta situação, com a constituição de equipas especializadas em hidráulica e outras áreas essenciais à execução técnica dos projectos e com a atribuição de dotações próprias para a concretização das obras consideradas prioritárias. Contudo, em finais desta centúria/princípio do século XX, muitos dos “portos de pesca”, assinalados por Baldaque da Silva no seu relatório, não passavam de pequenos abrigos naturais, sem infra-estruturas, sendo os barcos puxados para terra e varados na areia da praia³²⁷. Noutros, nunca tinham sido feitas quaisquer obras ou então os seus efeitos não haviam sido suficientes para melhorar as condições de acesso e navegabilidade. O inventário efectuado por Adolfo Loureiro, entre 1904 e 1910, sobre a situação dos portos nacionais

³²⁴ A título de exemplo veja-se: «consta ter encalhado e varado no dia 20 do corrente, n'um dos baixos da barra de Vila Real de S. António, (...), o brigue sueco *Arendt* (...)», *Diário do Governo*, 04-03-1861; ou «Portimão, 9 – Naufragou à entrada da barra o falucho espanhol *Dolores*», *Diário de Notícias*, 10-10-1894.

³²⁵ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, 27-01-1852.

³²⁶ O Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria foi criado pelo decreto de 30-08-1852 publicado no *Diário do Governo*, n.º 205, 01-09-1852.

³²⁷ A.A. Baldaque da Silva, *Op. cit.*, pp. 4, 29, 36, 40-41, 43.

revelava que a maioria, não obstante ter sido já submetida a algumas intervenções, enfermava ainda de numerosos problemas que se mostravam de difícil resolução.

Uma das questões mais complicadas que se colocou à engenharia oitocentista portuguesa em matéria de portos, prendeu-se com a resolução do acesso à foz do rio Douro, obstáculo que acabaria por ser contornado com a construção do porto artificial de Leixões. A relevância económica da praça comercial do Porto, a grande afluência de navios àquela cidade e os pesados custos inerentes à perda de vidas humanas e mercadorias em consequência dos naufrágios ocorridos na entrada da barra, bem como os prejuízos causados pelo seu encerramento em períodos de temporal e na época das cheias, explicam o esforço técnico e financeiro investido na busca de soluções para o caso do Douro. Após aturados estudos, depois de várias obras pontuais ou orientadas por planos específicos, chegou-se à conclusão que por mais que se melhorassem as condições da barra nunca seria possível satisfazer as exigências do comércio e garantir a segurança da navegação: «a agitação do mar à entrada, agravada frequentes vezes pela impetuosidade da corrente do rio em ocasião de cheias, a pequena profundidade do canal e do rio que não permitiria nunca o emprego de navios de maiores lotações, (...), a falta de fundeadouro seguro dentro de um rio tão apertado e tão violento no seu curso; todos estes inconvenientes [eram] impossíveis de remover»³²⁸. Foi decidido então avançar com a construção de um porto artificial de abrigo aproveitando as condições naturais das pedras de Leixões em frente do rio Leça. As obras iniciaram-se em Julho de 1884, de acordo com o projecto do Eng.º Nogueira Soares, consistiam na edificação de dois extensos molhes, enraizados nas praias adjacentes à foz do rio, formando uma enseada com cerca de 95 hectares³²⁹. Em 1895 estavam concluídos os trabalhos da maior intervenção portuária do século XIX.

No início da centúria seguinte, estava quase tudo por fazer em matéria de portos a fim de alcançar as condições óptimas de acesso, navegabilidade e acostagem, requeridas para o desenvolvimento do comércio e dos transportes marítimos. Não existindo uma política concreta em relação à questão portuária, não havendo condições técnicas para se proceder às acções de grande envergadura exigidas para a conservação de certos portos e não possuindo o Estado as verbas necessárias para empreender uma reforma portuária global, as intervenções realizadas no tempo da Monarquia foram

³²⁸ *Diário do Governo*, 12-02-1879, pp. 302-303.

³²⁹ Joel Cleto, *O porto de Leixões*, s.l., 1998.

essencialmente operações de carácter paliativo com vista a manter os portos em funcionamento, sem capacidade para dar solução aos seus males estruturais.

1.2.1.2. Durante a República e o Estado Novo

Durante o período de vigência da I República a situação dos portos pouco se alterou. As vicissitudes políticas, económicas e financeiras não permitiram o investimento em obras de grandes proporções. Embora se tenha procedido ao estudo e planificação da adaptação de Leixões ao uso comercial, dando-se início a estas operações em 1923, nos restantes portos as intervenções efectuadas tiveram um carácter meramente pontual.

Como vimos anteriormente, foi só, em 1929, com a elaboração do Plano Portuário, que se fixou uma política global de intervenção para as zonas portuárias. Em 1945, a Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos fazia o ponto de situação indicando que era então possível observar os benefícios das obras já realizadas, nomeadamente: o considerável desenvolvimento das acomodações do porto de Lisboa; a transformação de Leixões num porto de refúgio mais seguro graças as condições de abrigo interiores; a construção dos molhes de defesa do porto da Póvoa do Varzim; o melhoramento dos acessos aos portos de Aveiro, Figueira e Faro-Olhão; e a conclusão das acções de adaptação comercial das áreas portuárias de Setúbal e V.R. de S. António. A conclusão das obras da 1.^a fase estava prevista para o fim de 1946 e consistia na finalização dos molhes da Póvoa do Varzim e no quebramento de rochas em Leixões. Depois, iniciarse-ia a segunda parte do Plano (decreto-lei n.º 33.922 de 05-09-1944), que tinha como objectivos: o quebramento de rochas à entrada da barra de Viana do Castelo; a construção de um porto de pesca em Leixões; a realização de obras de melhoramento na barra e interiores de acostagem na Figueira da Foz; o estabelecimento de portos de abrigo em Peniche, Sesimbra e Sines; a execução de obras na barra de Portimão; e a conclusão do acesso ao porto de Faro-Olhão³³⁰. O porto de Lisboa pela sua importância estratégica mereceu um plano especial de melhoramento (decreto-lei 35.716 de 24-09-1946)³³¹.

Nos Planos de Fomento deu-se continuidade à política portuária desenvolvida nos anos anteriores. De acordo com o Plano de Fomento de 1952, o projecto do porto de

³³⁰ Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos, *O melhoramento dos portos continentais e insulares em Portugal*, s.l., 1945, pp. 8, 13-14, 33-36.

³³¹ *Diário das Sessões da Assembleia Nacional...*, 13-02-1946.

Lisboa encontrava-se parcialmente concluído. Em Leixões registava-se o esgotamento da capacidade máxima de utilização das estruturas portuárias, sendo essencial construir uma segunda doca, no interior do rio Leça. Estava também prevista a regularização da margem esquerda do rio Douro e a edificação de um novo cais acostável. Quanto aos outros portos, com excepção de Viana do Castelo e Figueira da Foz, onde se daria início a novas intervenções, os investimentos fixados destinavam-se à conclusão de obras em curso. Para Viana estavam planeadas acções no sentido de melhorar o acesso para tornar viável a plena utilização das suas docas. No porto de Aveiro pretendia-se concluir as obras em curso na barra e no canal de acesso à ria, de modo a que as frotas de bacalhau pudessem entrar com a carga completa. Na Figueira, onde a complexidade técnica dos problemas havia impedido até ali uma solução eficaz, deveria iniciar-se a construção de um porto comercial. Para Peniche estava previsto o término das obras de abrigo e serviço do porto. Em Portimão encontravam-se em vias de conclusão as intervenções no sentido de melhorar a barra do Arade. No porto de Faro-Olhão estavam praticamente no fim as empreitadas para melhoramento do barra e construção da doca de pesca³³².

Seis anos depois, no II Plano de Fomento fazia-se nova avaliação da situação dos portos nacionais: estabelecia-se a conclusão do quebramento e remoção de rocha para aprofundamento da barra de Viana, bem como a construção de uma doca para acomodação da frota bacalhoeira; e a realização de várias obras no interior do porto de Aveiro. Em Sesimbra, as acções já executadas – uma pequena ponte-cais e uma rampa de varagem mostravam-se insuficientes para o movimento comercial do pescado, havendo agora intenção de construir-se uma nova ponte-cais para albergar a lota. Para Setúbal estava prevista a substituição de duas pontes-cais e a construção de um muro-cais. Em Lagos iam realizar-se algumas intervenções no interior do porto, como a construção de uma bacia de retenção, uma doca de pesca e dois quebra-vagas. A dotação atribuída ao porto de Portimão destinava-se a completar as dragagens e a fixar por meio de enrocamentos os bancos do ante-porto. Em Faro-Olhão estavam concluídos os trabalhos de beneficiação do acesso, sendo necessário edificar um cais comercial. Em Vila Real de S. António encontrava-se em plena execução uma nova doca de pesca³³³. No III Plano de Fomento, as autoridades apostaram sobretudo na implementação de um conjunto de medidas – a nível das orgânicas administrativas e dos métodos de gestão –

³³² *Id.*, 21-11-1952, pp. 1063-1064.

³³³ *Id.*, 12-04-1958, pp. 731-735.

com vista à criação de complexos portuários eficientes, fixando como prioridade os portos de Lisboa e Douro-Leixões³³⁴.

Serve a enumeração das (muitas) obras portuárias realizadas durante o Estado Novo para mostrar que neste período houve vontade e meios técnicos, humanos e financeiros, para lançar uma reforma abrangente e completa no sentido de melhorar as condições estruturais existentes e de otimizar os serviços prestados. A consequência mais directa destas intervenções foi a transformação profunda dos espaços flúvio-marítimos: a construção de grandes molhes para evitar o assoreamento dos portos, as dragagens periódicas, a regularização das margens e a alteração das correntes, entre outras, introduziram mudanças significativas nos sistemas naturais cujas repercussões a nível da linha de costa analisaremos no próximo capítulo. Por outro lado, a realização sucessiva de obras (sempre) nos mesmos portos e as queixas dos povos em relação ao mau estado de acesso das barras, permite perceber que, apesar do desenvolvimento dos estudos hidráulicos e do aumento da capacidade técnica de intervenção, foi difícil, mesmo no século XX, prever os resultados (a médio e longo prazo) de tais acções sobre o equilíbrio dinâmico dos sistemas naturais marítimos e o impacte dessas alterações nas áreas costeiras adjacentes. É importante lembrar que, em finais dos anos 50/princípio dos anos 60, mesmo a nível internacional, não havia grande sensibilidade e conhecimento científico sobre dinâmica costeira e o que se sabia sobre o funcionamento dos ecossistemas era bastante incipiente.

As acções antrópicas exercidas de forma directa sobre a orla marítima – como as intervenções portuárias e a edificação em praias e dunas – não são, contudo, as únicas com influência nos factores responsáveis pela oscilação da linha de costa. Outras actividades – algumas realizadas a grande distância – têm também impacte significativo sobre a evolução do litoral português, como veremos em seguida.

1.2.2. Intervenções em zonas fluviais

1.2.2.1. A regularização do regime dos rios

Intimamente relacionada com a política dos portos está a questão da regularização dos cursos de água, pois as obras realizadas nas áreas portuárias resultariam totalmente ineficazes se não fossem tidos em conta os sedimentos carreados pelos rios. Desde a Idade Média, a destruição da cobertura natural dos solos, pelo

³³⁴ *Id.*, 07-11-1967, pp. 1662 (323)-1662 (324).

aniquilamento de bosques e matos, a exploração agrícola desregrada das encostas e o mau traçado dos caminhos que as foram rompendo, contribuíram para a erosão dos solos durante as chuvas, os quais eram arrastados pelas torrentes para os cursos de água. Desta forma, o transporte sedimentar fluvial foi fortemente amplificado, verificando-se assoreamento - elevação das cotas dos leitos fluviais - e, conseqüentemente, alteração dos regimes de cheias. O processo conduziu, ainda, a jusante, ao assoreamento bastante significativo dos corpos estuarinos e, mesmo, das respectivas barras.

A necessidade de defesa dos campos agrícolas contra o efeito destruidor das cheias e a vontade de melhorar a navegabilidade dos rios fizeram com que desde cedo os povos e os monarcas se empenhassem na construção de obras de protecção das terras através da abertura de valas, diques e canais, para impedir a passagem das águas e/ou permitir a sua rápida drenagem. Com o intuito de beneficiar o sistema de comunicações internas, promoveram-se nos principais rios portugueses grandes obras de engenharia, como a remoção de obstáculos rochosos, o nivelamento de rápidos, a suavização de desníveis e a destruição de pesqueiros e açudes artificiais que impediam ou dificultavam a passagem dos barcos. De entre estas intervenções destacamos a destruição do Cachão da Valeira - principal obstáculo à navegação do rio Douro -, entre 1780 e 1791³³⁵, pelo impacto que teve no que toca à produção e comercialização do vinho do Porto na região a montante.

No Tejo, cuja maior riqueza residia nas férteis lezírias das margens e na navegabilidade até ao interior do país, os trabalhos feitos visaram sobretudo proteger os campos da acção das inundações mais violentas, promover o enxugo e drenagem de pauis e garantir a navegação, permitindo a circulação de pessoas e bens entre a capital e as Beiras³³⁶. No final de Oitocentos, este rio dispunha de cerca de 26 mil metros de sirgadoiros, de quase 4 mil metros de muros de alvenaria para canalização das águas, de 37.385 metros de diques insubmergíveis para a defesa das terras e regularização das correntes, muitos quilómetros de diques submergíveis e estacadas de fachineiros com

³³⁵ *Gazeta de Lisboa*, 27-11-1789. Na barragem da Valeira, na margem rochosa do rio, existe ainda hoje uma inscrição epigráfica onde se pode ler: “Imperando D. Maria Primeira/se demoliu o famoso rochedo/que fazendo aqui/hum cacham inacessivel/impossibilitava a navegação/desde o principio dos séculos/durou a obra/desde 1780 até 1791/Patriam amavi filios que dilexi”. <http://sjoaodapesqueirafotografia.fotosblogue.com/7489/Rio-Douro-Cachao-da-Valeira/>

³³⁶ Estevão Dias Cabral, “Memória sobre os danos causados pelo Tejo nas suas ribanceiras”, *Memórias Económicas para o Adiantamento da Agricultura, das Artes e da Indústria em Portugal*, e suas Conquistas, tomo II, Lisboa, 1790; *Relatório acerca da arborização geral do país...*; Adolfo Loureiro, “O rio Tejo e a sua navegação”, *Trabalhos da Academia das Ciências de Portugal*, 1.ª série, tomo II, 1.ª parte, Lisboa, 1909.

plantações de árvores para regularização do leito do rio e valas³³⁷. «Todas estas intervenções foram, obviamente, modificando a dinâmica e morfologia do Tejo, cada vez mais confinado por diques e valas e encurtamento dos seus troços mais sinuosos»³³⁸. Esta observação é aplicável a quase todos os rios portugueses, que foram progressivamente artificializados até se fixarem no traçado que apresentam hoje.

A partir de 1901, com a criação dos Serviços Florestais e Aquícolas, dos Serviços de Hidráulica Florestal e dos Serviços de Correção Torrencial, procedeu-se ao estudo e análise das bacias hidrográficas dos principais rios nacionais e daqueles cujas cheias eram motivo de preocupação, com o objectivo de avaliar o grau de erosão das suas vertentes e determinar a viabilidade de entravá-la mediante a execução de obras de correção torrencial e de revestimento florestal das áreas sem aptidão agrícola. Até 1940 as escassas dotações orçamentais concedidas a estes serviços não permitiram grande desenvolvimento dos trabalhos. Só com a inclusão dos trabalhos de correção torrencial no Plano de Povoamento Florestal (1938) foi possível obter as verbas necessárias para a plena execução destas tarefas: entre 1941 e 1978, no continente e ilhas adjacentes, foram edificadas 1711 pequenas barragens e 9382 metros de estacadas, sendo plantadas cerca de 843 mil árvores para fixação de margens e taludes de linhas de água³³⁹.

No Plano de Fomento de 1952 destacavam-se os trabalhos de vulto efectuados na defesa dos campos inundados pelas cheias dos rios Tejo e Mondego. O seu progressivo assoreamento, devido ao desnudamento das encostas, provocado por campanhas de produção agrícola mal orientadas (a Campanha do Trigo, por exemplo, que veremos mais à frente) e pela necessidade crescente de submeter cada vez mais solos à cultura cerealífera e às pastagens, determinara um conjunto de circunstâncias que tornavam as cheias cada vez mais temíveis. Considerava-se, pois, de toda a relevância dar continuidade àquelas tarefas, nomeadamente a trabalhos de correção torrencial, que sustentassem os progressos da erosão das encostas e o assoreamento dos vales³⁴⁰. Seis anos mais tarde, no II Plano de Fomento, atentava-se na conveniência de dar prosseguimento às obras iniciadas na bacia do rio Lis, nos afluentes do baixo e médio Mondego e no alto Zêzere; e de principiar a correção da bacia do Pônsul e da ribeira de Aljezur. A fim de defender as grandes construções hidráulicas atribuíam-se

³³⁷ Adolfo Loureiro, *Op. cit.* apud M.^a Teresa Azevedo, “As mudanças de percurso do Tejo nos tempos modernos. Causas naturais e antrópicas”, *Evolução geohistórica do litoral português...*, p. 536.

³³⁸ Maria Teresa Azevedo, *Op. cit.*, p. 536.

³³⁹ Eduardo Campos Andrada, *80 anos de actividade de correção torrencial – hidráulica florestal (1901-1974)*, s.l., 1982, pp. 33-34 e 38.

³⁴⁰ *Diário das Sessões da Assembleia Nacional...*, 29-11-1952, p. 40.

prioridade ao florestamento da parte das bacias hidrográficas situada a montante das referidas obras, procedendo-se concretamente ao tratamento da ribeira do Arade, rio Zêzere, ribeira de Odiáxere, rio Caima, ribeira de S. Domingos (Campinas), rio Sorraia e ribeira de S. Catarina. Anunciava-se ainda a preparação ou o complemento das obras fluviais dos rios Lima, Tejo (rio Torto e ribeira da Lampreia), Tornada, Alfeizerão, Vouga e outros de menor importância³⁴¹.

1.2.2.2. A construção das barragens

A quase completa “domesticação” dos rios nacionais viria com a construção das barragens a partir de meados do século XX. «Em Portugal as barragens destinam-se principalmente a produção de energia eléctrica, a rega e a abastecimento público; não exist[indo] barragens de armazenamento destinadas exclusivamente a amortecer as cheias, embora possam exercer alguma influência no seu controlo»³⁴².

É em finais do século XIX que surgem as primeiras iniciativas para a utilização da água como força motriz para a produção de energia eléctrica, procurando minorar a grande dependência nacional em combustíveis. A produção hidroelectricidade teve início, em 1909, nos rios Varosa e Alva. A estes aproveitamentos seguiram-se outros, nomeadamente o do Lindoso, no Lima, em 1922; e o da Póvoa, na ribeira de Niza, em 1927. Até aos anos 30, a produção desenvolveu-se de forma espontânea, de acordo com a necessidade de satisfazer consumos locais: pequenas instalações de iluminação pública, moagens, fiações e tecelagens e depois fábricas de têxteis e lanifícios. O contexto político era de grande agitação e indefinição estratégica, pelo que a aposta na modernização/industrialização nacional se revelava ainda uma opção secundária³⁴³. Foi só depois do Golpe de 28 de Maio e da instalação do Estado Novo que se começou a pensar seriamente na necessidade de electrificação do país – no I Congresso da Indústria Portuguesa (1931), Ezequiel de Campos apresentou uma tese intitulada *Influência da electrificação do país na indústria portuguesa* – com vista ao seu desenvolvimento económico³⁴⁴. Entretanto, no princípio daquele decénio, pouco se sabia sobre a viabilidade da exploração dos rios, posto que se desconhecia ainda os seus caudais,

³⁴¹ *Id.*, 12-04-1958, p. 714.

³⁴² Maria Teresa Azevedo, *Op. cit.*, pp. 536-537.

³⁴³ Fernanda Rollo, “Hulha branca: uma história de triunfos, impasses e de renovados desafios”, *Revista Ingenium*, II série, n.º 88, Jul./Ago. 2005; Carlos Madureira e Victor Baptista, *Hidroelectricidade em Portugal. Memória e desafio*, Lisboa, 2002, pp. 8; Ministério das Obras Públicas, Comissão de fiscalização das obras dos grandes aproveitamentos hidroeléctricos, *25 anos de construção de grandes aproveitamentos hidroeléctricos 1946-1971*, s.l., [1971], pp. 4-7.

³⁴⁴ Fernanda Rollo, *Op. cit.*

regimes hidrográficos, geologia, morfologia e topografia. Coube aos Serviços Hidráulicos realizar os estudos necessários para determinar o potencial de cada um e indicar os mais aptos para a produção de energia. Durante a Segunda Guerra Mundial, as dificuldades energéticas – provocadas pela escassez de combustíveis importados – incentivaram o Estado português a buscar fontes alternativas. Neste âmbito surgiu a lei n.º 2002 de Dezembro de 1944, que estabelecia as bases da produção, transporte e distribuição da energia eléctrica. A construção dos grandes aproveitamentos hidroeléctricos teve início logo após o fim do conflito: em 1945 estavam constituídas as Hidroeléctricas do Zêzere e do Cávado, pondo-se em marcha a edificação das barragens de Castelo de Bode e Venda Nova, que entraram ao serviço no princípio dos anos 50³⁴⁵.

No I Plano de Fomento afirmava-se que a capacidade energética dos rios nacionais era ainda pouco conhecida, mas os estudos efectuados apontavam para que não fosse inferior a 8000 milhões de kWh, dos quais só uma décima parte se encontrava aproveitada. Referia-se também a necessidade de aumentar de forma considerável a produção de energia eléctrica, dando-se prioridade aos aproveitamentos que, satisfazendo as exigências da procura crescente, produzissem energia ao mais baixo custo, regularizassem os caudais das albufeiras e permitissem a utilização múltipla dos cursos de água³⁴⁶. Nos anos seguintes foram construídas inúmeras barragens: Cávado/Rabagão: Venda Nova (1951), Salamonde (1953), Caniçada (1955), Paradela (1956), Alto Rabagão (1964); Douro Internacional: Picote (1958), Miranda (1960), Bemposta (1964); Távora: Vilar-Tabuaço (1965); Zêzere: Castelo de Bode (1951), Cabril (1954), Bouça (1956). No início da década de 70 estavam em construção: Vilarinho das Furnas, no sistema Cávado/Rabagão/Homem, estando prevista a sua conclusão em 1971; Carrapatelo (1971), Régua (1972) e Valeira (1975), no Douro Nacional; e a barragem de Fratel (1973), no Tejo³⁴⁷. Segundo Fernanda Rollo, em menos de uma década a produção de energia representava cerca do triplo da de 1950, sendo que no final dos anos 60 a hidroelectricidade abastecia cerca de 90% do consumo nacional³⁴⁸.

Paralelamente à construção dos grandes aproveitamentos hidroeléctricos foram edificadas várias barragens destinadas ao abastecimento e à rega. «Com o termo da I Grande Guerra e de acordo com as lúcidas preocupações que atraíam os espíritos mais

³⁴⁵ Ministério das Obras Públicas, *Op. cit.*

³⁴⁶ *Diário das Sessões da Assembleia Nacional...*, 21-11-1952, p. 1056.

³⁴⁷ Ministério das Obras Públicas, *Op. cit.*, p. 12.

³⁴⁸ Fernanda Rollo, *Op. cit.*

clarividentes quanto ao “problema do abastecimento”, o regadio passou a ser considerado instrumento de segurança e recuperação da economia nacional»³⁴⁹. Assim, em 1930 foi criada a Junta Autónoma das Obras de Hidráulica Agrícola, a quem foi entregue a direcção dos estudos e obras de aproveitamentos hidroagrícolas, com o fim de elaborar um plano de conjunto que permitisse o maior desenvolvimento dos cultivos destinados ao consumo interno e à exportação. Em 1938, esta entidade apresentou o Plano de Fomento Hidroagrícola, que previa a realização de várias obras hidráulicas – barragens, diques de defesa, colectores, canais de rega, valas de enxugo, açudes, estações de bombagem e regularização de leitos – em determinadas zonas agrícolas (ou com potencial agrícola), com o intuito de aumentar a sua capacidade de produção, através da intensificação cultural³⁵⁰. Em 1957, foi divulgado o Plano de Valorização do Alentejo, criado para transformar uma área de cerca de 170.000ha de sequeiro em regadio, onde estava incluído o aproveitamento dos rio Mira, Ardila, Caia e alto Sado, bem como os sistemas do Alto e Baixo Alentejo. A rede de albufeiras estabelecida visava o ordenamento hidráulico do Alentejo e das bacias hidrográficas do Algarve (Guadiana) e Ribatejo (Tejo e seus afluentes: Sorraia, ribeira de Figueiró e Almansor). A água destinava-se (para além da rega) ao abastecimento de populações e ao desenvolvimento do programa de electrificação do Alentejo e Algarve³⁵¹.

Em cerca de três décadas as principais bacias hidrográficas ibéricas – sendo que uma parte drena para o litoral português – transformaram-se em grandes cascatas de barragens, já que em Espanha se verificou um processo semelhante ao de Portugal. Com efeito, o país vizinho, já dotado de uma quantidade significativa de barragens na primeira metade do século XX, conheceu um crescimento espectacular entre 1955 e 1975, sendo que o seu número aumentou 2,4 vezes durante este período, sextuplicando a sua capacidade de armazenamento³⁵² (Fig. 37 e 38).

Os trabalhos desenvolvidos, na Península Ibérica, em matéria de grandes obras de engenharia, com carácter hidroeléctrico e hidroagrícola, provocaram alterações

³⁴⁹ Eugénio de Castro Caldas, *A agricultura na História de Portugal*, Lisboa, 1998, p. 458.

³⁵⁰ Id., *Ibid.*, pp. 462-463.

³⁵¹ *Diário das Sessões da Assembleia Nacional...*, 12-04-1952, pp. 712-713.

³⁵² Luis Berga Casafont, “Presas e embalses en la España del siglo XX”, *Revista de Obras Públicas*. Asociación Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, n.º 3438, Nov. 2003, p. 38. Segundo Casafont em 1900 existiam 58 grandes barragens em Espanha, em 1950 eram 276 e, em 2000, 1195. A capacidade de armazenamento destas cresceu de forma proporcional, sendo de 108, 6142 e 56500 Hm³, respectivamente. Segundo a Comissão Internacional de Grandes Barragens é considerada uma “Grande Barragem” aquela que supera os 15 metros de altura ou aquela que com mais de 5 metros possui um volume de armazenamento superior a 3 milhões de m³ de água. <http://hispagua.cedex.es/documentacion/suplementos/presas.htm>

significativas nos rios, sobretudo a nível do regime de cheias, questão que analisaremos mais tarde.



Figura 37. Gráfico sobre as barragens construídas em Espanha (até 2006). Observe-se em especial os casos dos rios internacionais, Douro, Guadiana e Tejo (<http://hispagua.cedex.es/documentacion/suplementos/presas.htm>)

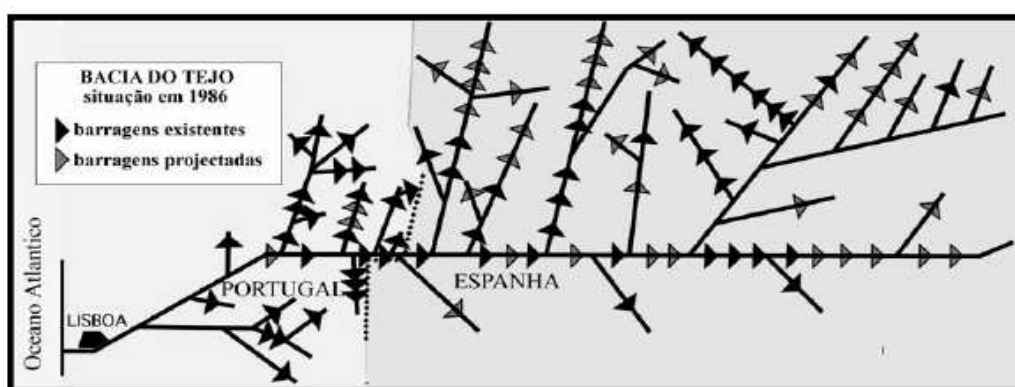


Figura 38. Representação esquemática da bacia hidrográfica do Tejo (J. Alveirinho Dias, “Evolução da zona costeira portuguesa...”, p. 16)

1.2.3. Florestas e agricultura

Em meados do século XIX, foi alvo de intenso debate pela opinião ilustrada o assunto da elevada extensão dos incultos e das formas do seu aproveitamento, tendo em conta a rentabilização do solo nacional. Em 1789, Domingos Vandelli referia que estavam incultas duas a três partes do país, estimando Brotero, em 1827, que estas terras representassem cerca de metade do território, incluindo grande parte das serras - desertas de arvoredo nos seus cumes - e vastas áreas em todas as províncias, cobertas de urzes, estevas, tojos, silvas e fetos. Pouco tempo antes, Andrada e Silva queixara-se da destruição progressiva dos arvoredos que cobriam o solo português, em consequência do aumento do consumo de lenhas por parte dos povos e das indústrias emergentes, e afirmara que as leis e regimentos existentes eram inúteis perante as devastações

causadas pelas populações e pela indiferença das várias entidades a quem competia guardar as matas. Segundo ele, Portugal à semelhança de outros países na Europa, deveria semear e plantar árvores em todos os baldios e maninhos sem aptidão para a agricultura, especialmente nos cumes e encostas das serras e nos areais da costa, para obstar às grandes enxurradas, ao assoreamento de barras e rios e à destruição de campos agrícolas³⁵³.

Em 1868, o Estado mandou elaborar o *Relatório sobre a arborização geral do país*, que já referimos (I.A.3.2.2.), com o intuito de se dotar de um instrumento de trabalho, que permitisse calcular a verdadeira extensão dos terrenos desprovidos de cultura e avaliar as possíveis utilizações desse vasto território. Segundo as indicações dos autores do relatório existiam 5 milhões de hectares desaproveitados, dos quais uma parte podia ser submetida à agricultura, enquanto a outra devia ser destinada à produção silvícola, não só pela falta de aptidão agrícola dos terrenos, mas também pela sua importância na conservação dos solos e na manutenção de um bom regime hídrico. Carlos Ribeiro e Néry Delgado referiam-se em particular às encostas das serras, às vertentes das bacias hidrográficas e às dunas do litoral (Fig. 39).

O Estado assumiu a sua responsabilidade em matéria de florestação, encarregando os Serviços Florestais de dar prossecução à tarefa de arborização das áreas consideradas prioritárias. É bom lembrar que a arborização de serras e dunas implicava elevados custos, só reembolsáveis a longo prazo; sendo por isso um investimento incomportável para a bolsa de particulares e só ao alcance dos cofres estatais. Nos anos de 70/80 de Oitocentos, aqueles Serviços deram início aos trabalhos de expansão da área florestal nacional, incidindo, numa primeira fase, na fixação das areias móveis do litoral, para protecção das barras dos rios, das obras portuárias e dos campos agrícolas adjacentes, respondendo a uma solicitação já antiga dos povos (ver I.A.3.2.2.).

³⁵³ José Bonifácio de Andrada e Silva, *Op. cit.*, pp. 73-74 e 78.

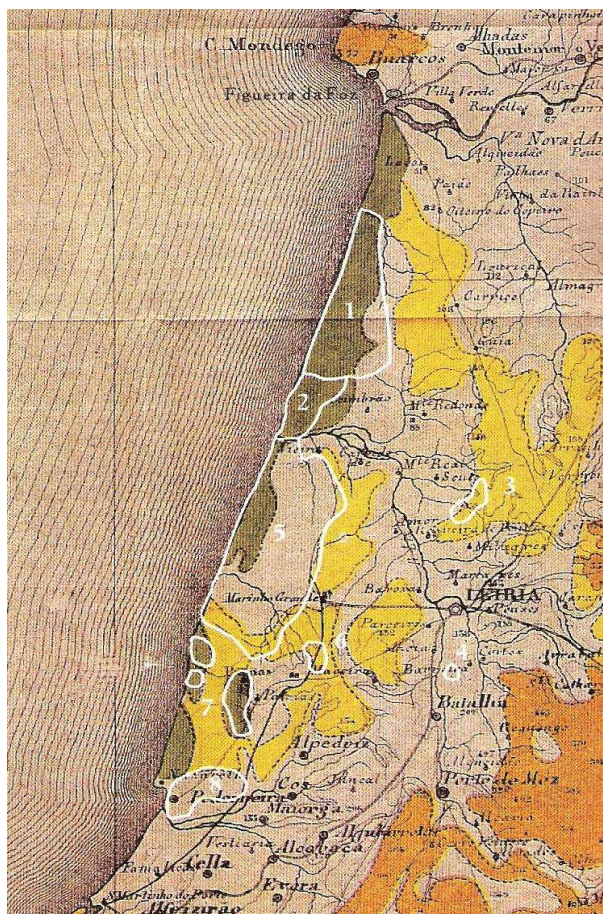


Figura 39. Extracto do Esboço de uma Carta representando os terrenos cultivados e incultos de Portugal para servir à melhor inteligência o Relatório acerca da Arborização geral do país publicada pelo Instituto Geográfico.

Legenda:

Verde – Medões do litoral

Castanho - Cumeadas incultas

Amarelo - Terrenos de charnecas

Estão aqui assinaladas as Matas das Dunas de Leiria:

1. Urso
2. Pedrogão
3. Charneca do Nicho
4. Galga (bacia do Lis)
5. Pinhal de Leiria
6. Casal da Lebre
7. Alvas
8. Valado

(Francisco Castro Rego, *Op. cit.*, p. 40)

1.2.3.1. Os pinhais do litoral

Inicialmente foram feitas sementeiras nas dunas do Camarido, S. Jacinto, Gafanha, Cabedelo e Lavos, Leirosa, Urso, Pedrogão, Pinhal de Leiria, Valado, Peniche, Trafaria e Caparica, Medos e Albufeira e Vila Real de S. António. Os trabalhos efectuados até 1910 foram reduzidos e instáveis, traduzindo-se num total de 18.075ha semeados, que representam 36% da área intervencionada até 1955³⁵⁴ (Fig. 40 e 41). A morosidade com que estas tarefas foram executadas deveu-se sobretudo à falta de recursos dos Serviços Florestais, cujos meios eram demasiados escassos para uma tão grande extensão de areal, à ausência de um método uniforme de proceder às sementeiras e à não existência de uma rede de funcionários locais capazes de garantir a manutenção

³⁵⁴ Há que referir que a análise estatística dos dados pode apresentar algumas distorções. Por exemplo, quando comparamos a área arborizada até 1910 com o que foi efectuado nos períodos seguintes, esta parece significativa e bastante relevante. Contudo, as fontes históricas apontam noutro sentido, os trabalhos de arborização das dunas durante o período da monarquia foram bastante irregulares e precários, estando sujeitos a constantes resementeiras. A distorção estatística resulta de que o valor “até 1910” engloba um período de tempo muito lato, porque alguns dos pinhais nas dunas – Camarido, Leiria – são anteriores ao século XIX. Os dados aqui analisados foram retirados de Francisco Castro Rego, *Florestas Públicas*, s.l., 2001.

das sebes, coberturas e resementeiras, pelo que frequentemente se perdiam terrenos plantados em anos anteriores.

Depois de 5 de Outubro de 1910, não houve ruptura em relação às medidas anteriormente adoptadas no que respeita à arborização dos areais. Pelo contrário, foi reconhecida a importância desta tarefa e as leis promulgadas pela República visaram sobretudo reforçar a legislação criada nos últimos anos da monarquia constitucional. Entre 1911 e 1926, foram novamente realizados trabalhos de sementeiras nos areais de S. Jacinto, Gafanha, Cabedelo e Lavos, Leirosa, Urso, Pedrogão, Trafaria e Caparica e V.R. S. António, sendo intervencionadas pela primeira vez as dunas de Ovar, Mira, Quiaios e Alvas. O que se traduz em termos quantitativos por 5245 ha de sementeiras, significando isto que neste intervalo de tempo foram realizadas 10% das intervenções totais de arborização de dunas (Fig. 40 e 41). Contudo, apesar dos resultados alcançados, a tarefa de fixar as grandes dunas da costa continuava a ser uma luta constante contra os elementos naturais adversos, contra a falta de cabedais e de meios humanos, e contra a animadversão dos povos que contestavam a perda dos seus baldios e exigiam a conservação de velhos costumes que lhes permitia a exploração das matas³⁵⁵.

O Estado Novo considerou da maior importância económica terminar o trabalho de fixação das dunas iniciado no século anterior: entre 1927 e 1955, a área de sementeiras aumentou de uma forma extraordinária. Das dunas já referidas foram alvo de novas acções de plantação - Ovar, S. Jacinto, Gafanha, Mira, Quiaios, Urso, Alvas, Peniche, Trafaria e Caparica, Medos e Albufeira e V.R de S. António. Na Guelfa, Vagos e Cantanhede foram realizados os primeiros trabalhos de fixação das dunas. Neste período foi arborizada cerca de 54% da área total florestada entre o século XIX e 1955 (Fig. 40 e 41). A Lei do Povoamento Florestal (1938) veio reforçar a posição das autoridades em matéria de florestação das dunas, fixando novas dotações para a conclusão desta tarefa. Contudo, assinalou também uma inflexão na política de actuação, pois se até aqui tinham sido privilegiados os trabalhos no litoral, daí em diante passou a ser dada prioridade à florestação de serras e baldios do interior do país.

Depois da II Guerra Mundial, o sector florestal sofreu uma brusca mudança, na medida em que a industrialização do país gerou um aumento substancial na procura dos produtos silvícolas. Desta forma, intensificou-se a «pressão sobre o governo e os

³⁵⁵ *Diário do Governo*, 25-05-1911, p. 2123.

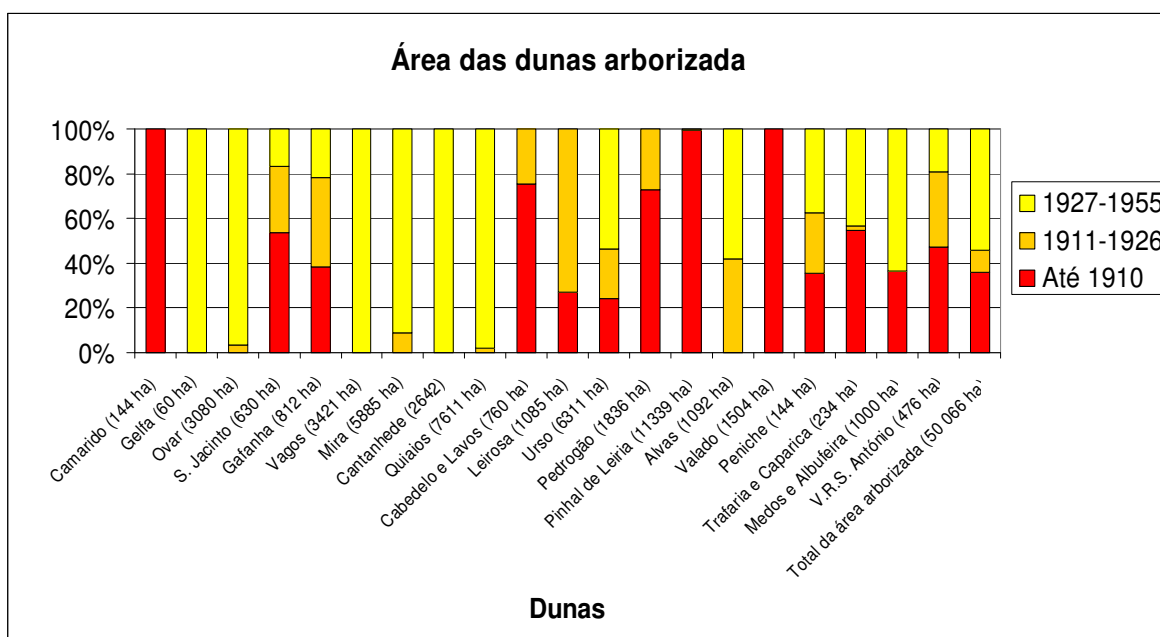


Figura 40. Gráfico sobre a área das dunas submetida a trabalhos de florestação, por local e por época (dados de Francisco Castro Rego, *Op. cit.*)

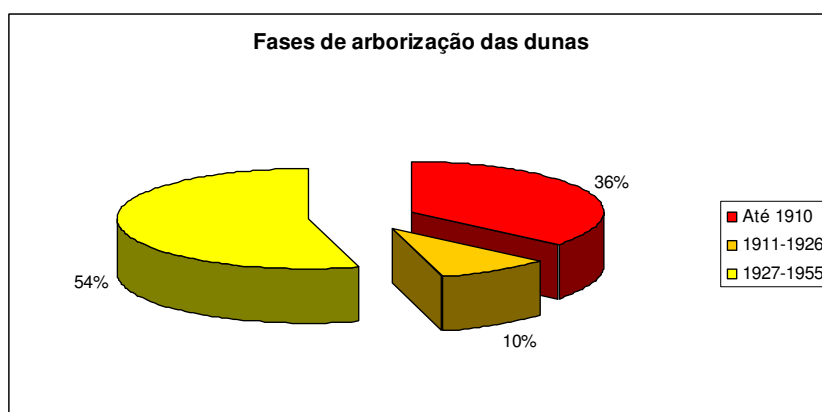


Figura 41. Gráfico sobre as fases de florestação das dunas (dados de F. Castro Rego, *Op. cit.*)

serviços oficiais do sector no sentido da expansão da área arborizada com finalidades industriais, assim como [se observou a] entrada crescente da própria indústria, não só como promotor, mas como produtor e, até mais, como grande proprietário» florestal. Isto teve como consequência o inflacionar «da conflitualidade das funções da floresta» uma vez que um dos principais objectivos desta - a “protecção” dos solos e do regime de águas fluviais - ficou secundarizado perante o factor “produção”, subordinado a altos interesses económicos³⁵⁶. A directriz passou a ser então a aposta na explorabilidade máxima das matas e na utilização de espécies arbóreas mais rentáveis, como o eucalipto. Face a esta nova perspectiva, as áreas florestais situadas na costa marítima

³⁵⁶ A.A. Alves Monteiro, “A floresta no século XX”, in *Dois séculos de floresta em Portugal*, Lisboa, 2000, p. 160.

foram votadas a um desinteresse progressivo: os pinheiros enfezados que por ali proliferavam e a fraca rentabilidade do solo arenoso, inadequado a uma exploração florestal intensiva, não tinham grande proveito para a actividade industrial. Por outro lado, a partir dos anos 60, o litoral português ganhou nova projecção, na medida que se transformou no principal destino de férias da população. Assim, desta data em diante, assistiu-se à sucessiva subordinação destes terrenos à pressão urbanística. Em 1961, por exemplo, a Câmara de Mira pediu a exclusão do regime florestal de uma parcela incorporada no perímetro das dunas de Mira para dar execução ao plano de urbanização daquela praia³⁵⁷; em Pataias, a Câmara Municipal de Alcobaça pediu a cedência de duas áreas, nas Alvas da Senhora da Vitória e na de Mina de Azeche, consideradas indispensáveis para a expansão da povoação da Praia de Paredes³⁵⁸; e em Peniche pretendeu-se instalar um parque de campismo e edificar uma colónia de férias no perímetro florestal das dunas daquela localidade³⁵⁹. Nos últimos anos do Estado Novo e ao longo da década de 70, a difícil empresa de fixação das dunas, anteriormente levada a cabo, ficou por completo esquecida.

Como já referimos, durante séculos o litoral oceânico aberto foi um domínio pouco habitado, uma vez que do mar vinham muitos perigos (vento, salsugem, piratas e as areias esterilizadoras), sendo pois lógica a conversão das áreas dunares improdutivas em pinhais. Mas, quando em meados do século XX, este espaço ganhou nova dimensão económica e social, os poderes instituídos não hesitaram em desanexar várias parcelas de terreno dunar submetido ao regime florestal, sem imaginar as consequências que a destruição desse coberto vegetal viria a ter no futuro. Voltaremos a esta questão no próximo capítulo.

1.2.3.2. A arborização das serras e baldios

A partir de 1938 houve então uma inflexão no que dizia respeito à política de florestação, passando a ser dada prioridade à questão da arborização das zonas serranas. Contudo, ainda antes desta data muitos trabalhos haviam já sido feitos neste sentido, de acordo com o estipulado aquando da organização dos Serviços Florestais (1888) - que estabeleceu a constituição das Administrações Florestais das Serras da Estrela e do Gerês, e da criação do Regime Florestal (1901), que compreendia um «conjunto de

³⁵⁷ *Diário do Governo*, 05-07-1961, p. 4483.

³⁵⁸ *Id.*, 21-06-1965, pp. 863-864.

³⁵⁹ *Id.*, 01-06-1968, p. 854.

disposições destinadas a assegurar não só a criação, exploração e conservação da riqueza silvícola, sob o ponto de vista da economia nacional, mas também o *revestimento florestal dos terrenos cuja arborização [fosse] de utilidade pública*, e conveniente ou necessária *para o bom regímen das águas e defesa das várzeas*, para a valorização das planícies áridas e benefício do clima, ou para a fixação *e conservação do solo, nas montanhas*, e das areias, no litoral marítimo»³⁶⁰. Este corpo de leis definia ainda as modalidades de intervenção do Estado em defesa das florestas, através das figuras legais do Regime Florestal total e parcial (obrigatório ou facultativo).

Os trabalhos de florestação começaram, ainda no século XIX, nos perímetros de Manteigas e do Gerês, mas só a partir 1909 houve condições para se tornarem mais regulares e se expandirem a outras áreas, nomeadamente às matas da Lousã (1909), Montejunto (1910), serras do Reboredo (1911), Marão e Meia Via (1916), Cabreira (1919), Buçaco (1922) Padrela (1929), Terras do Bouro e Nogueira (1930), Mondim de Basto (1933), Montesinho (1934), entre outros. Apesar destes progressos, o montante global das superfícies envolvidas ficou muito aquém do que se esperava. Segundo Nicole Devy-Vareta, os primeiros tempos destacaram-se pela lentidão do processo de submissões, acrescido da morosidade dos serviços em dar início à arborização³⁶¹.

O Plano de Povoamento Florestal lançado em 1938 pelo Estado Novo forneceu novos incentivos à prossecução da florestação das serras. Do ponto de vista legislativo e técnico, o Plano não apresentava nada de novo - aproveitando as principais medidas do Regime Florestal -, dispunha, contudo, para a sua execução, de maiores disponibilidades financeiras, de mais meios humanos e materiais, e da vontade autoritária do Estado para impor as suas políticas à revelia da contestação dos povos despojados das suas terras³⁶². Estava prevista a arborização dos terrenos baldios situados a norte do Tejo, vocacionados pela sua natureza para a silvicultura, fixando-se como meta a submissão de uma área de cerca de 420.000 ha, a concretizar em 30 anos (1939-1968). A nova lei estabeleceu a criação de vários perímetros florestais de acordo com certas finalidades, como a defesa nacional, a correcção hidrológica e a produção de madeiras. Destes, interessa-nos destacar aqueles que se destinavam à conservação do solo e à preservação

³⁶⁰ *Id.*, 31-12-1901, pp. 3779-3784. Itálico nosso.

³⁶¹ Nicole Devy-Vareta *A floresta no espaço e no tempo em Portugal. A arborização da serra da Cabreira (1919-1975)*, Tese de Doutoramento em Geografia Humana apresentada à FLUP, Porto, 1993, p. 141. Veja-se ainda Francisco Castro Rego, *Op. cit.*, pp. 56-70.

³⁶² De acordo com A.A. Alves Monteiro a evolução da submissão dos baldios foi a seguinte: até 1910, 16 000 ha; de 1910-20, 20 000 ha; de 1920-30, 25 000 ha; de 1930-40, 60 000 ha. Depois de posto em prática o Plano de Povoamento Florestal: de 1940-50, 250 000 ha; de 1950-60, 120 000 ha. Contudo, em 1970, só estavam arborizados 270 000 ha dos 420 000 ha previsto no Plano. *Op. cit.*, pp. 138-139.

do regime hídrico, por exemplo, os perímetros da Coroa, Montesinho, Deilão, Avelanoso e Pinela, Vinhas e Nogueira (Bragança) visavam (entre outras coisas) a correcção hidrológica dos rios Sabor e Tua; o grupo de perímetros do Barroso (Montalegre e Boticas) tinha influência sobre a correcção do Tâmega e Cávado; e os perímetros da Beira Transmontana determinavam o regime de numerosos cursos de água, pertencentes às bacias hidrográficas dos rios Douro, Vouga e Mondego³⁶³.

A importância do papel da floresta na conservação do solo, voltou a ser reiterada nos Planos de Fomento de 1952 e 1958, sendo que no primeiro se salientava a vocação de Portugal como país florestal, associando o problema da arborização à necessidade de correcção das bacias hidrográficas dos rios portugueses, cujos cursos de água se encontravam num tal estado de assoreamento que urgia a intervenção dos serviços de hidráulica florestal, com o fim de fixar os terrenos degradados e impedir o prosseguimento da erosão³⁶⁴. No II Plano, tratava-se da arborização das grandes extensões do sul do país (quase 1 000 000 ha): solos delgados e pobres, entregues sem proveito à cultura cerealífera, que só poderiam ser valorizados pela submissão ao regime florestal, para travar a intensa erosão a que estavam sujeitos. Por conseguinte, determinava-se a arborização das bacias hidrográficas dos afluentes do Guadiana e dos concelhos de Idanha, Castelo Branco, Vila Velha de Rodão e Mogadouro. O objectivo, a atingir num prazo de 5 anos, era a florestação de cerca de 81 000 ha³⁶⁵.

Nesta época (nos anos posteriores à Segunda Guerra Mundial), a atenção das autoridades centrou-se essencialmente na arborização da propriedade privada. A lei n.º 2069 de 1954 criou três modalidades de intervenção – florestação a cargo do proprietário, do Estado ou em regime conjunto –, com aplicação prioritária nas regiões a sul do Tejo e na orla raiana do centro e norte. A execução desta lei não teve, contudo, efeitos significativos a nível do fomento da arborização³⁶⁶. Anos depois, a iniciativa privada vingou onde os programas estatais haviam falhado: o aumento da procura de produtos florestais por parte das indústrias de celulose levou estas empresas a promover com sucesso o desenvolvimento da arborização, quer através do investimento em plantações para auto-abastecimento, quer estimulando os proprietários à produção das matérias-primas que lhes tão eram necessárias.

³⁶³ Ministério da Agricultura, *Plano de Povoamento Florestal*, Lisboa, 1939, pp. 32-102.

³⁶⁴ *Diário das Sessões da Assembleia Nacional...*, 21-11-1952, pp. 1054.

³⁶⁵ *Id.*, 12-04-1958, p. 714.

³⁶⁶ A.A. Alves Monteiro, *Op. cit.*, pp. 167-168.

1.2.3.3. A Campanha do Trigo

Alves Monteiro considera que no século XX os trabalhos de florestação nem sempre seguiram um caminho coerente, reflectindo a existência de alguma conflitualidade, no que diz respeito ao estabelecimento de objectivos protectivos/productivos, públicos/privados e industriais/agrícolas³⁶⁷. Com efeito, a aposta na expansão das florestas portuguesas esteve subordinada a factores vários - que determinaram o ritmo das empreitadas -, dos quais se destacam as diferentes inflexões nas políticas de aproveitamento e rentabilização do solo nacional.

Mencionamos, como exemplo mais significativo, a Campanha do Trigo, lançada nos anos 30³⁶⁸ com o intuito de tornar o país auto-suficiente ou de diminuir a exportação deste bem de primeira necessidade. O proteccionismo concedido à produção e os subsídios de arroteamento conduziram à ocupação de todo o tipo de terras, muitas anteriormente consagradas à cortiça e ao azeite, outras incultas ou ocupadas por matos, mas sem qualquer aptidão para a produção de cereais. No período áureo da Campanha, o projecto de aumento da riqueza florestal ficou claramente em segundo plano na política agrária, dando-se prioridade a uma forma de ocupação do solo depredadora e propiciadora da erosão, em detrimento da estratégia de preservação do solo defendida até aí, o que viria a ter impactes de grande magnitude nos estuários, nas lagoas e no próprio litoral.

O ambicioso projecto cerealífero do Estado Novo extinguiu-se «à vista dos afloramentos de rochas nuas, de solos esqueléticos, erosionados. Vastas extensões ficaram perdidas ou desertificadas pela cultura do trigo que destruiu valiosos recursos nacionais, mercê do engano de se imaginar que a simples extensificação cerealífera podia assegurar a defesa do comércio externo»³⁶⁹. A Carta dos Solos de Portugal editada pela Estação Agronómica Nacional permitiu identificar como zonas mais afectadas os terrenos delgados de montanha de Trás-os-Montes, os xistos argilosos do Alentejo e Algarve (serras de Mértola e Alcoutim) e os solos esqueléticos a norte do Tejo. Segundo António Câmara, com esta iniciativa, «100 000 ha todos os anos [foram] atirados para os rios e daí para o mar!»³⁷⁰.

³⁶⁷ Id., *Ibid.*, p. 201.

³⁶⁸ Sobre a campanha do trigo veja-se José Machado Pais, Aida Valadas de Lima et alii, “Elementos para a história do fascismo nos campos: a Campanha do Trigo: 1928-38 (I)”, *Análise Social*, 2.ª série, vol. XII, n.º 46, 1976 e “Elementos para a história do fascismo nos campos: a Campanha do Trigo: 1928-38 (II)”, *Id.*, 2.ª série, vol. XIV, n.º 54, 1978.

³⁶⁹ Eugénio Castro Caldas, *Op. cit.*, p. 485.

³⁷⁰ *Diário das Sessões da Assembleia Nacional...*, 16-12-1953, p. 40 (83).

2. Consequências do impacto antrópico na orla costeira

Em tempos históricos – entre os séculos X e XIX – o traçado do litoral português sofreu alterações geomorfológicas substanciais, com mais ou menos significado a nível da representatividade cartográfica, mas com grande relevância no que toca ao seu impacto económico e social sobre as comunidades litorâneas. Falamos dos casos da formação da “ria” de Aveiro e do tómbolo de Peniche e da colmatação das três lagoas - Pederneira, Alfeizerão e Óbidos – localizadas entre a Nazaré e Peniche³⁷¹. O que se verificou, em geral, foi a intensificação da tendência de rectificação do litoral, com a erosão de pontos salientes e o assoreamento de pontos reentrantes: isto deveu-se a uma conjugação de factores naturais e antrópicos. Com efeito, por volta do século X registou-se uma evolução climática que se traduziu na passagem de um período conhecido por Péssimo Climático para outro caracterizado pela sua amenidade – o Pequeno Ótimo Climático. Esta variação favoreceu (embora não de forma exclusiva) o crescimento demográfico da população, o que determinou, por seu turno, a intensificação da agricultura, o aumento da desflorestação do solo e o arroteamento de novos terrenos para fins agrícolas. «Tal viria a reflectir-se em forte incremento do abastecimento sedimentar às zonas costeiras e consequente fortalecimento da deriva litoral»³⁷². Estas modificações foram responsáveis por profundas transformações ambientais que, se por um lado ofereceram novas oportunidades às populações no que diz respeito à exploração de recursos – por exemplo, a produção de sal em Aveiro³⁷³ -; por outro, conduziram ao desaparecimento de portos, canais, áreas lagunares e povoados costeiros, deixando certas comunidades sem modo de vida ou habitação, sujeitas ao paludismo (pela constituição de pântanos e águas estagnadas) e forçadas a buscar outras paragens, para recomeçar nova existência³⁷⁴.

³⁷¹ Sobre a formação da “Ria” de Aveiro consultar Maria Rosário Bastos, *O Baixo Vouga em tempos medievos...*; Sobre o caso de Aveiro e os restantes ver ainda o artigo de J. Alveirinho Dias, “Alguns exemplos de rápida evolução costeira...”.

³⁷² J. Alveirinho Dias, *Op. cit.*, pp. 17-18.

³⁷³ Sobre a produção de sal em Aveiro ver Maria Rosário Bastos, “No trilho do sal...”.

³⁷⁴ Entre meados dos séculos XVI e XVIII, as populações de Paredes, Ílhavo e Pederneira viram-se privadas dos seus portos naturais, sendo obrigadas a abandonar estas paragens e indo fixar-se na Nazaré. Adriano Monteiro, “Incidências da transformação da costa atlântica na constituição da Nazaré”, *I Jornadas sobre cultura marítima*, Nazaré, 1998. Sobre esta questão ver ainda: Fernando Castelo Branco, “Alguns aspectos da evolução do litoral português”, *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 75, n.º 7-9, 1957 e Conceição Freitas e César Andrade, “Evolução do litoral português nos últimos 5000 anos. Alguns exemplos”, *Al-madam*, II série (7), Outubro 1998.

Como lembra Alveirinho Dias, «o nível tecnológico e a capacidade interventiva eram, então, bastante modestas quando comparadas com as actuais»³⁷⁵. Com a intensificação progressiva nos últimos dois séculos das actividades do homem com reflexo na evolução da linha de costa, prevêem-se alterações muito significativas no traçado desta, à escala temporal da vida humana. As repercussões económicas e sociais que estes acontecimentos tiveram no passado fazem questionar qual será o seu impacto num futuro próximo sobre uma sociedade que se instalou de forma maciça e incauta nestes territórios, cujas características e evolução específica em parte desconhece, vivendo tantas vezes alheada e insciente dos perigos que corre.

2.1. Evolução da linha de costa: os fenómenos erosivos e seu impacto sobre as comunidades costeiras

2.1.1. Os fenómenos erosivos na costa portuguesa

A actual linha de costa portuguesa resulta de um processo complexo, marcado por múltiplos factores que actuam à escala planetária, numa dimensão temporal que ultrapassa todos os limites da existência humana. Durante milhões de anos, a evolução do litoral esteve entregue à acção de agentes naturais globais e/ou regionais como as modificações climáticas e as variações relativas do nível médio do mar (em relação ao continente adjacente), as quais são resultado da variação eustática e da emergência ou subsidência continental. A estes juntam-se os processos determinados pela dinâmica própria das praias, definidos fundamentalmente pela onda, maré e tipo de sedimentos. Nos últimos séculos, porém, as actividades de cariz antrópico tornaram-se tão importantes quanto os factores naturais (pela ampliação ou minimização dos seus efeitos) na modelação do traçado da orla marítima. A elevação do nível médio do mar provocada pelo aumento generalizado da temperatura atmosférica (“efeito-estufa”), a diminuição da quantidade de sedimentos fornecidos ao litoral, a degradação das estruturas naturais de defesa dos sistemas costeiros e as obras pesadas de engenharia costeira contribuíram para a alteração do carácter regressivo do litoral, que passou a assumir um comportamento transgressivo. As consequências deste regime na evolução das zonas litorais reflectem-se na inundação das planícies ribeirinhas, no assoreamento de lagunas e estuários e na erosão costeira. Por conseguinte, o litoral português

³⁷⁵ J. Alveirinho Dias, *Op. cit.*, p. 20.

apresenta-se em fase de recuo acelerado, atingindo taxas de erosão que variam entre 1mm/ano e 10m/ano, de acordo com o tipo de costa, as características da ocupação humana, a intensidade da agitação marítima e as estruturas de engenharia costeira implantadas³⁷⁶.

Os fenómenos de subida ou descida do nível do mar, de avanço pelas terras dentro ou de recuo expondo novos terrenos, são próprios de um sistema altamente dinâmico que introduz modificações constantes na configuração das costas marítimas, observáveis a curto (horas, dias, meses), a médio (anos, séculos, milénios) ou a longo prazo (milhões de anos). Estes processos só se tornaram relevantes para o homem no momento em que passaram a representar uma ameaça para sua existência e/ou propriedade. Nos dias de hoje, em virtude da contínua expansão da utilização do litoral, que se traduziu pela construção de grandes infra-estruturas e pela edificação de frentes urbanas de vários quilómetros nas proximidades das praias, a erosão costeira transformou-se num sério problema, fazendo sentir às comunidades humanas que o mar lhes rouba territórios que tomaram como seus, esquecidas de que na natureza nada permanece estático e imutável.

2.1.1.1. Galgamentos oceânicos e erosão costeira no registo histórico

As fontes históricas da segunda metade do século XIX – nomeadamente, jornais, dicionários corográficos, monografias e algumas obras de carácter específico – fornecem abundantes informações sobre o fenómeno dos galgamentos marítimos, então designados por “invasões do mar”, que atingiam certos trechos da costa portuguesa de forma esporádica ou com alguma regularidade. Para épocas mais remotas, as notícias escasseiam e só se encontra bem documentada a relação da destruição causada pelo tsunami que se seguiu ao terramoto de 1755.

Os galgamentos oceânicos ocorrem no decurso de temporais, quando a sobrelevação do nível do mar, o aumento da altura das ondas e a amplificação da força dos ventos, favorecem a invasão da faixa costeira. A análise da documentação compulsada permitiu verificar que a orla ocidental foi a mais atingida por este tipo de fenómeno uma vez que a energia da agitação marítima é muito maior aqui do que na costa sul. As informações relativas aos prejuízos causados pela força das vagas

³⁷⁶ J. Alveirinho Dias, “A evolução actual do litoral...”, pp. 15 e 20; G. Soares de Carvalho, A. Caetano Alves e Helena Granja, *A evolução e o ordenamento do litoral do Minho*, Braga, 1986, p. 13; Conceição Freitas e César Andrade, *Op. cit.*, p. 64 e 66.

estendem-se a várias povoações desde Viana do Castelo, Póvoa do Varzim, Esposende, Leça, Ovar, Torreira, Figueira da Foz, S. Pedro de Muel, S. Martinho do Porto, Peniche, Pedrouços, Algés, Costa da Caparica/Trafaria e Sines. Mas o maior número de ocorrências de que temos conhecimento incide com particular destaque na região entre Espinho e a Nazaré. Para a costa meridional as informações são escassas, só a partir de meados dos anos 20 do último século começam a surgir algumas notícias sobre os efeitos dos temporais em núcleos populacionais. As invasões do mar podiam provocar elevados danos materiais e ocasionalmente a perda de vidas humanas: os mais atingidos eram quase sempre os pescadores que viam desaparecer as suas casas (palheiros e cabanas) e os instrumentos de trabalho (barcos e redes) instalados perto da linha da maré. Mas não só, com o progressivo crescimento das povoações costeiras aconteceu por várias vezes o mar invadir ruas e derruir prédios - «o vento impelia para a praia da Foz altas e impetuosas vagas que varriam tudo quanto encontravam diante, pondo em susto e confusão os moradores das proximidades, arrancando estacas, danificando caminhos, invadindo jardins e terraços e fazendo outros estragos»³⁷⁷ -, ou ocasionar danos importantes em estruturas portuárias, como em Leixões, cujos molhes foram seriamente afectados pelo mau tempo nos anos seguintes à sua construção (1892, 1896, 1898 e 1899)³⁷⁸.

A recolha sistemática de notícias em periódicos abrangendo um período cronológico alargado (c. 1850-1970) permitiu detectar que alguns destes fenómenos se repetiram com alguma regularidade ao longo dos anos em zonas específicas, dando origem a problemas concretos e a soluções distintas, que revelam como populações e autoridades lidaram com os primeiros casos (conhecidos e documentados) de galgamentos oceânicos e de erosão costeira. A nível do registo histórico destacam-se as situações da Nazaré, Ericeira e Espinho.

2.1.1.2. Os casos da Nazaré e Ericeira

As primeiras notícias que encontrámos sobre a Nazaré dizem respeito à construção de uma estacada, cujas obras, iniciadas em data desconhecida, haviam sido suspensas em 1857, reclamando a população junto das autoridades a necessidade de

³⁷⁷ *Diário de Notícias*, 02-10-1871. Outro exemplo da destruição causada pelas invasões do mar: «A noite passada decorreu muito aflitiva e de grande sobressalto para os habitantes da Costa da Caparica. O mar, que desde de manhã se vinha mostrando cada vez mais embravecido, atingiu o seu auge, avançando pela povoação dentro. Barcos ancorados na praia eram arremessados por vagas alterosas a grande distância. Seis barracas de madeira, bem construídas, sofreram prejuízos de vulto». *Id.*, 29-12-1905.

³⁷⁸ *Id.*, 25-12-1892, 13-12-1896, 20-10-1898, 03-02-1899, 07-02-1899 e 16-02-1899.

concluir aquela estrutura, destinada a proteger a praia das invasões do mar, que já por várias vezes tinham causado sérios danos à povoação³⁷⁹. Segue-se um longo período sem quaisquer informações sobre aquela localidade, estando depois registada a ocorrência de novas invasões do mar em 1876, 1895 e 1899³⁸⁰. Em 1901, a Câmara Municipal da Pederneira remeteu uma representação ao Parlamento comunicando a sua decisão de fazer construir um paredão-cais na Nazaré de forma a proteger a povoação «porque ou as correntes submarinas [havião] deslocado um grande volume de areia em frente da povoação, fazendo descer ali o antigo nível do litoral, ou porque as águas, devido a causas que somente os sabedores de geologia poder[iam] explicar, t[inham] ali subido de nivelamento nos últimos anos, invad[iam] amiudadas vezes a povoação, tendo já posto por muitas vezes, em grave e iminente risco de derruir uma grande parte, a mais importante, causando sempre grandes prejuízos»³⁸¹. Contudo, três anos depois, o dito paredão não tinha ainda sido construído e o mar embravecido entrou pela praia adentro, invadindo as ruas, cortando a estrada em vários pontos e destruindo algumas casas³⁸². Segundo Adolfo Loureiro as habitações encontravam-se tão próximo da linha da preamar que não raras vezes as vagas subiam com violência pelo areal e iam bater contra os prédios (Fig. 42). De acordo com as informações recolhidas por este engenheiro, junto de alguns homens da localidade, a praia encontrava-se bastante reduzida em largura por acção do mar nos últimos anos, sendo que as maiores escavações se davam por ocasião de temporais com ventos de NW e SW. Para remediar este mal, os povos queriam a construção de um cais que os defendesse daqueles ataques e que fosse ao mesmo tempo um embelezamento para a Nazaré, estabelecendo uma avenida marginal que servisse de passeio público e os livrasse do perigo das ondas³⁸³ (Fig. 43). O referido paredão começou a ser construído em finais de 1904³⁸⁴, mas a sua edificação não significou o fim dos problemas da povoação: em 1907, o mar galgou aquela muralha, invadiu as ruas adjacentes e levou grande parte da areia da praia³⁸⁵, provavelmente porque o paredão tornou a praia menos dissipativa, fazendo com que

³⁷⁹ *Diário do Governo*, 08-03-1857.

³⁸⁰ *Diário de Notícias*, 07-06-1873, 14-03-1876, 19-01-1895, 25-01-1895 e 11-03-1899.

³⁸¹ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, 21-05-1901.

³⁸² *Diário de Notícias*, 06-01-1904 e 04-02-1904.

³⁸³ Adolfo Loureiro, *Op. cit.*, vol. II, pp. 270-272.

³⁸⁴ *Diário de Notícias*, 14-12-1904.

³⁸⁵ *Id.*, 09-04-1907, 21-04-1907, 12-05-1907, 02-10-1907, 20-10-1907 e 07-12-1907.

fosse progressivamente desareada e, por conseguinte, mais vulnerável aos temporais. Episódios como este repetiram-se em 1924, 1926 e 1937³⁸⁶.



Fig. 42



Fig. 43

Figura 42. A Nazaré no início do século XX. Fotografia de Paulo Guedes. Repare-se na proximidade das casas em relação à praia (AFCML). Figura 43. A Nazaré na segunda metade do século XX. Atente-se na existência de uma avenida marginal que separa a praia das edificações (<http://forum.autohoje.com/archive>)

As primeiras informações sobre o desabamento das ribas da Ericeira surgiram em 1867, mas estes eventos já se haviam verificado em anos anteriores. Em períodos de maior agitação o mar invadia a zona da praia, onde se varavam os barcos, e vinha bater no sopé das arribas, sobre as quais se erguia a povoação. A queda de pedras não só causava danos substanciais nas embarcações que estavam no porto, como também punha em sério risco as edificações existentes na falésia³⁸⁷. Em 1873 foi nomeada uma comissão de engenheiros para estudar o problema, tendo esta concluído que a escorrência de águas pluviais e esgotos, a existência de falhas estruturais no solo e a violência exercida pelas ondas na base das ribas eram responsáveis pela desagregação lenta da rocha e pelo esboroamento progressivo da escarpa marítima. Para remediar esta situação os técnicos propuseram a expropriação e demolição das casas em perigo de derrocada, a fim de diminuir o peso exercido sobre os terrenos, e a construção de um paredão de sustentação das terras e de protecção contra o choque das vagas. Todavia, as obras não se fizeram e com a exposição à acção do mar e aos agentes atmosféricos, o problema agravou-se, ao ponto de, em 1895, se achar o porto totalmente obstruído, as rampas de acesso destruídas, as arribas com grandes desabamentos e uma parte da vila

³⁸⁶ *Id.*, 11-01-1924, 11-11-1926 e 19-01-1937.

³⁸⁷ Há notícias de queda de pedras em 09-04-1867, 15-10-1867, 17-12-1868, 09-12-1869, 15-03-1870, 12-04-1870, 19-12-1872, 14-01-1873, 08-02-1883, 06-02-1895 e 21-01-1901. *Id.*

em risco iminente de ruir³⁸⁸. Só em 1901-02 se procedeu enfim à reparação dos estragos e à construção de um paredão de protecção do núcleo urbano³⁸⁹, que resolveu parcialmente a situação (Fig. 44).



Figura 44. Praia dos Pescadores na Ericeira. Repare-se no muro de suporte construído nas ribas para protecção da povoação (www.jagoz.com)

Em finais do século XIX, observam-se fenómenos semelhantes na Ericeira e na Nazaré: assiste-se à transformação progressiva destes aglomerados piscatórios - com baixa densidade demográfica e uma ocupação do solo diminuta - em núcleos urbanos em expansão, com um ritmo de construção significativo, a fim de responder às necessidades de uma população (residente e veraneante) em crescimento. A ocupação da praia da Nazaré remonta ao século XVIII, mediante a colonização daquelas areias por pescadores provenientes de Ílhavo e da Pederneira. Até 1833 às únicas construções existentes no local eram as cabanas das gentes do mar³⁹⁰. Contudo, em 1857, numa gravura publicada na revista *Panorama* o desenvolvimento da Nazaré era já claramente perceptível, bem como o número significativo de casas³⁹¹ (Fig. 45), sendo que nas décadas seguintes se consolidou a importância desta localidade enquanto estância de veraneio, incrementando a afluência de banhistas³⁹². As primeiras notícias na imprensa sobre as invasões do mar são contemporâneas do proliferar de estruturas de alvenaria junto à praia, com a consequente ampliação dos prejuízos causados por acção das ondas,

³⁸⁸ Adolfo Loureiro, *Op. cit.*, vol. II, pp. 305-308.

³⁸⁹ *Diário de Notícias*, 14-12-1901 e 29-08-1902.

³⁹⁰ Adriano Monteiro, *Op. Cit.*, pp. 147 e 150.

³⁹¹ Gravura da revista *Panorama* apud Id., *Ibid.*, p. 143.

³⁹² *Diário de Notícias*, 1866-08-25; *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, 16-12-1891 e 25-05-1898.

condição imprescindível para que a imprensa se interessasse sobre estes eventos. Por exemplo, a problemática da evolução das arribas no Sítio da Nazaré, questão crucial nesta localidade, quase não foi afluído pelos jornais - encontrámos uma única informação sobre o aluimento de terras, por acção do mar, no promontório sobranceiro à praia³⁹³ – provavelmente porque não afectava casas e a queda de pedras se dava na zona não ocupada.



Figura 45. Gravura da Nazaré publicado no *Panorama* em 1857. Repare-se no número de casas junto à praia (Adriano Monteiro, *Op. Cit.*)

Também na Ericeira se verificou que, entre finais do século XVIII e o século XIX, a população residente triplicou e o número de fogos aumentou 3,5 vezes³⁹⁴; enquanto na segunda metade de Oitocentos se assistiu ao incremento da procura daquela vila em resultado da emergência do fenómeno balnear (Fig. 46 e 47). Estes factores terão contribuído para a expansão do núcleo urbano existente e para o aumento da carga sobre as arribas potenciando o efeito dos agentes naturais (processos marinhos, sub-áereos, de meteorização e por acção biológica) na desagregação da falésia. Por outro lado, era exactamente porque se dava a existência de habitações no topo das vertentes e havia a possibilidade de perdas humanas e materiais no caso do seu desabamento que esta situação ganhou um relevo – junto da população local, dos jornais, das autoridades e da opinião pública – que jamais teria se a zona se encontrasse livre de qualquer presença antrópica, já que os processos erosivos fazem parte da evolução natural dos litorais rochosos. Os dois casos mencionados são ilustrativos dos problemas que se fizeram sentir em vários outros pontos da orla marítima – por exemplo, em Ovar, Torreira e Trafaria/Costa da Caparica - ainda no período de Oitocentos.

³⁹³ *Diário de Notícias*, 12-05-1907.

³⁹⁴ M.^a Rosário Reis, *S. Pedro da Ericeira de 1622 a 1855. Estudo demográfico*, Tese de Mestrado em História das Populações, Univ. do Minho, 2003, p. 117.



Fig. 46



Fig. 47

Figuras 46 e 47. Propaganda aos banhos na Ericeira na *Ilustração Portuguesa* em Outubro de 1906 (HDCML)

2.1.1.3. Cem anos depois: a ameaça do mar sobre as povoações

A partir do século XX, com a intensificação da pressão humana sobre o litoral a questão da erosão costeira agudizou-se, estendendo-se a outros trechos e suscitando novas dificuldades. A nível do registo histórico observa-se um aumento considerável do número de notícias sobre a ocorrência de galgamentos oceânicos, a destruição de propriedades e bens por ocasião de temporais, a necessidade de efectuar obras de protecção costeira e o gasto de avultadas verbas para construir e reparar estas estruturas de defesa. O mapa de referência das situações problemáticas da orla marítima portuguesa publicado em 2005 (Fig. 48), no âmbito do Programa Finisterra, revela que grande parte da costa ocidental – sobretudo entre Viana do Castelo e Peniche e a zona da Costa da Caparica – enfrenta graves problemas de erosão, estando em perigo

populações e núcleos urbanos³⁹⁵. Em certos locais, é impressionante notar que mais de cem anos depois as circunstâncias, no que diz respeito à localização de povoações em zonas de risco, pouco ou nada mudaram, como no caso da costa de Ovar, onde em 1868 as águas «entrando pela terra dentro destruí[ram] muitos palheiros», sendo que em 2010 o mar continua a galgar a praia do Furadouro e a provocar danos materiais, fazendo ruir parte da defesa aderente e colocando em risco as redes de abastecimento de água, luz e gás³⁹⁶. Do mesmo modo, na Ericeira, a vila mantém-se suspensa sobre o abismo, havendo ocasionais derrocadas de pedras das arribas que sustentam as fundações de uma parte do casario. As acções de requalificação da escarpa levadas a cabo em 2006 permitiram (apenas) retardar o processo de degradação. E o que dizer da Costa da Caparica ameaçada uma vez mais pelas vagas no inverno de 2007/08, à semelhança do que já sucedia na segunda metade do século XIX/inícios do século XX³⁹⁷, apesar de todas as obras de protecção entretanto construídas.

2.1.2. Análise e interpretação de dados: possíveis explicações

2.1.2.1. Galgamentos oceânicos - a cobertura da imprensa

A partir dos últimos decénios de Oitocentos, observa-se um incremento considerável da quantidade de informação disponível sobre a ocorrência de galgamentos oceânicos e dos prejuízos causados por estes eventos. Ora, como explicar esta abundância de notícias? Teriam as invasões do mar aumentado substancialmente em relação ao passado? O que mudou nesta altura para que o mar viesse reclamar os territórios ocupados pelo homem?

Primeiro que tudo, quando se analisa o registo histórico é preciso ter em conta algumas noções base, para que a sua interpretação não seja deturpada. A existência de um maior número de notícias sobre galgamentos oceânicos não significa necessariamente o aumento dos casos de invasões do mar. Com efeito, sempre houve galgamentos marítimos, visto que se tratam de fenómenos naturais próprios de um sistema dinâmico em busca permanente de um certo equilíbrio, o que não se verificava até então era a divulgação pública destes acontecimentos, que se limitavam a circular de forma oral nos círculos restritos das populações marítimas. O aparecimento da imprensa periódica de cariz moderno, na segunda metade do século XIX, veio possibilitar a ampla

³⁹⁵ Mapa publicado em *GIZC. Bases para a estratégia de Gestão Integrada da Zona Costeira Nacional*, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, s.l., 2007.

³⁹⁶ *Diário de Notícias*, 15-03-1868; *OvarNews*, 31-03-2010, www.ovarnews.com

³⁹⁷ *Diário de Notícias*, 14-02-1885, 12-02-1895, 29-12-1905 e 12-12-1910.

difusão da ocorrência de invasões do mar e do rasto de destruição que provocavam, atribuindo maior ênfase a eventos que antes passavam quase despercebidos. Por outro lado, a erosão costeira só se tornou relevante quando passou a haver ocupação humana e o avanço do mar se traduziu na perda de propriedades: a subida do nível das águas durante um temporal e o desaparecimento da areia de uma praia não eram matéria para os jornais, mas se houvesse danos e vidas em perigo, então sim, isso era notícia³⁹⁸. Ora, com o crescimento populacional que se fez sentir no século XIX, a procura do litoral devido ao despontar do fenómeno balnear e o proliferar do número de aglomerados costeiros, aumentou consideravelmente a construção de habitações e outras infra-estruturas junto ao mar proporcionando uma maior ocorrência de prejuízos quando se davam os galgamentos marítimos. Por outras palavras, foi a intensificação da ocupação de zonas de risco que propiciou um maior número de notícias, pois havendo mais casas, ocorriam mais estragos, o que não significa, porém, que tenha havido mais galgamentos.

2.1.2.2. Ocupação do litoral: a destruição do seu equilíbrio natural

O incremento da presença humana e urbana sobre a orla marítima, bem como o desenvolvimento da capacidade técnica do homem para transformar o território tiveram um impacto profundo sobre o meio, gerando mudanças significativas na ordem da natureza. A nível do litoral, essas alterações traduziram-se numa tendência transgressiva do mar e na potenciação da sua capacidade destrutiva perante uma faixa costeira que já não pode responder aos estímulos dos processos naturais porque densamente ocupada e tornada estática, à custa de estruturas artificiais. Os prejuízos causados pela força das vagas, a partir do século XIX, devem-se não só ao crescimento dos núcleos populacionais costeiros, mas também às modificações introduzidas nas formas de construção tradicionais do litoral.

³⁹⁸ Esta questão é pertinente ainda hoje: «Como exemplos ilustrativos da diferença entre a ocupação ou não da antepraia, apontam-se os casos do Rodanho e de Castelo de Neiva. Em qualquer dos casos o processo erosivo tinha a mesma origem, foi igualmente intenso, com formação de escarpa e recuo acentuado da antepraia e iniciou-se em simultâneo. Na praia do Rodanho, devido à ausência de qualquer estrutura antrópica, o recuo da antepraia em cerca de 40m, entre 1981 e 1993 não constituiu qualquer problema nem sequer a situação foi do conhecimento público. Nas praias de Castelo de Neiva, pela necessidade, e opção, de proteger algumas construções de pouco valor económico não se conseguiu evitar a migração da praia para o interior, localmente em cerca de 100m, mas foram entretanto gastas verbas superiores aos bens que se pretendeu proteger». António Caetano Alves, “Causas e processos na dinâmica sedimentar e evolução actual na costa do Alto Minho”, *Colectânea de ideias sobre a zona costeira de Portugal*, Porto, 1997, p. 324.

Os primitivos povoados dos pescadores, constituídos por palheiros, estavam pelas suas características específicas perfeitamente adaptados à intensa dinâmica deste ambiente, com constantes períodos de erosão/acumulação dependentes da intensidade do abastecimento sedimentar proveniente de barlamar, exercendo sobre o meio um impacto mínimo. Os palheiros assentes sobre estacas permitiam não só a mobilidade das areias em permanente deslocação, mas também a passagem esporádica da água do espraio da onda. Para além disso, gozavam de uma mobilidade especial utilizada sempre que as circunstâncias o exigiam: se a duna crescia, as estacas subiam, elevando o nível da casa, sem que esta disso se ressentisse; se o mar avançava, o palheiro recuava para o interior, fugindo às marés, sobre rodados de madeira puxados por bois, até ao novo local escolhido. A introdução das casas de cantaria, de adobe, tijolo ou mistas, correspondeu a um desenvolvimento material das localidades a que foram estranhas, quase sempre, as populações de pescadores³⁹⁹. A análise da documentação recolhida – especialmente aquela que contém informações sobre as povoações, antes e depois da moda dos banhos – reforça a ideia de que a emergência do fenómeno balnear teve consequências irreversíveis (e imprevisíveis) na fácies dos núcleos populacionais costeiros e na paisagem litoral. Embora ainda estivesse longe a época da procura massificada das praias, era já possível verificar que o crescimento das localidades litorâneas, sob a pressão de criar infra-estruturas de modo a atrair os visitantes sazonais⁴⁰⁰, implicou a destruição das formas de existência tradicional das populações marítimas e a descaracterização das povoações pela adopção de uma arquitectura padronizada, desajustada em relação às especificidades próprias do meio físico de implantação, mas identificada com o progresso e a modernidade.

A substituição dos palheiros por casas de pedra e cal teve um impacto significativo no rompimento do equilíbrio da orla costeira, pois a implantação de edifícios em sistemas altamente dinâmicos contribuiu de forma decisiva para a sua degradação, afectando a sua capacidade de defesa contra os galgamentos marítimos. As formas costeiras naturais – dunas e arribas – constituem as primeiras linhas de protecção contra o recuo da linha de costa. Durante uma tempestade, dá-se a recessão da duna, a erosão da praia e a acumulação de sedimentos na praia submersa. No período de

³⁹⁹ Ernesto Veiga Oliveira e Fernando Galhano, *Op. cit.*, p. 115. Segundo Rocha Peixoto, «ainda na Costa Nova do Prado é frequente destelharem-se os palheiros para os conduzirem a distância sobre toros, fugindo ao ímpeto das mares. Acalmada, porém, a vaga, deslocam-se de novo para mais perto. E com a violência deste esforço assim evitam o trabalho mais assíduo de manejo, ao sair ou aportar». *Op. cit.*, p. 87 e 85.

⁴⁰⁰ J. Alveirinho Dias, “Evolução da zona costeira...”, p. 15.

bonança que se segue, há a reconstituição do perfil da praia, através da remobilização dos *stocks* acumulados na parte submersa. A retenção de areias em consequência da presença de edificações impede a circulação de sedimentos entre as dunas e a parte emersa da praia e impossibilita o ajustamento desta, após tempestade, a novo perfil de equilíbrio⁴⁰¹. Sem a reserva natural de areias constituída pelas dunas, a praia torna-se menos larga e dissipativa, o próximo temporal vai encontrá-la já depauperada do ponto de vista sedimentar e desequilibrada sob o aspecto morfológico. Por conseguinte, a acumulação de factores erosivos amplifica o efeito da tempestade – as ondas tendem a atacar a costa com mais energia - produzindo resultados com uma magnitude superior ao normal, o que não se daria caso tivesse decorrido o seu processo de recuperação⁴⁰².

Os sistemas de arriba são também muito frágeis – a sua resistência varia em função da sua composição litológica e de zonas de fraqueza estrutural -, estando sujeitos a recuos no decurso de movimentos de massa (deslizamentos, queda de blocos, etc.), resultado da erosão marítima e continental, que depende de factores variados, como a agitação do mar, as condições climáticas, a infiltração de água, os ravinamentos e a existência de sapas na base⁴⁰³. Embora, o recuo das arribas se deva a processos inerentes à sua evolução natural, o facto é que a sua ocupação pelo homem tem contribuído decisivamente para o aceleração destes fenómenos, acentuando (em alguns casos drasticamente) as taxas de erosão a que estes sistemas estão expostos. Com efeito, a massificação da presença humana na orla costeira tem sido responsável por um conjunto de acções degradativas das suas formas naturais, subtraindo ao litoral a sua capacidade intrínseca de defesa contra as investidas do mar. A título de exemplo salientam-se «o pisoteio das dunas que, destruindo o coberto vegetal, propícia o aparecimento de cortes eólicos e facilita os galgamentos oceânicos; o aumento da escorrência devido às regas, a qual intensifica os fenómenos de abarracamento; as estradas improvisadas e a construção de edifícios do topo das arribas, o que aumenta as cargas exercidas e induz vibrações conducentes à queda de blocos e movimentos de massas»⁴⁰⁴.

Num estudo efectuado no sistema dunar situado entre a foz do Mondego e S. Pedro de Muel, área arborizada pelos Serviços Florestais em 1909, verificou-se que, em

⁴⁰¹ Helena Granja, *Repensar a geodinâmica da zona costeira...*, p. 255.

⁴⁰² J. Alveirinho Dias, “Evolução actual do litoral português...”, pp. 18-23; César Freire de Andrade, *Dinâmica, erosão e conservação das zonas de praia*, Lisboa, 1998, pp. 26 e 40.

⁴⁰³ Maria Virgínia Henriques, “Dinâmica e protecção da faixa litoral entre Nazaré e Peniche”, *Colectânea de ideias sobre a zona costeira de Portugal*, Porto, 1997, p. 561.

⁴⁰⁴ J. Alveirinho Dias, “A evolução actual do litoral português...”, p. 18. Sobre as causas do recuo das arribas ver ainda J. Alveirinho Dias e W. Neal, “Sea Cliff Retreat in Southern Portugal: Profiles, Processes and Problems”, *Journal of Coastal Research*, 8(3):641-654, 1992, pp. 645-652.

1947, grande parte desta cobertura vegetal estava ainda intacta, mas a partir de 1958 começou a diminuir devido ao pisoteio, observando-se no cordão de areias a existência de cortes provocados por corredores de acesso à praia. Anos mais tarde, entre 1977 e 1982, grandes trechos deste cordão longitudinal tinham desaparecido. Em resultado desta destruição, da pressão urbana sobre este espaço, da edificação dos esporões de Lavos e da Leirosa, e sobretudo devido à construção dos molhes do porto da Figueira da Foz, registou-se nesta zona um recuo médio da costa da ordem dos 40 m, entre 1958 e 1990⁴⁰⁵.

Casos como este repetem-se um pouco por toda a orla marítima portuguesa. O património público florestal instalado nas dunas do litoral, herdado dos trabalhos de fixação desenvolvidos no século XIX e na primeira metade do século XX, ajudou a preservar a fisionomia da faixa costeira, isolando determinadas áreas – as vias de comunicação são normalmente de muito baixa densidade e de má qualidade – e mantendo afastadas as populações. Contudo, estes espaços florestados, em função do valor real e especulativo que adquiriram os terrenos junto ao mar, sobretudo depois do 25 de Abril, tornaram-se extremamente apetecíveis para agentes públicos e privados, movimentando-se em seu torno um jogo de influências em que, não raras vezes, o peso económico se sobrepôs aos interesses ambientais. Assim, várias foram (e continuam a ser) as áreas dunares arborizadas desanexadas do regime florestal para que ali se implantassem parques industriais, instalações militares e infra-estruturas desportivas e de lazer. «De acordo com a informação disponível foram desafectadas, a título definitivo ou precário, entre 1974 e 1993, cerca de 2812 hectares, qualquer coisa como quase 10% da superfície actual das dunas do litoral submetidas ao regime florestal»⁴⁰⁶ (Fig. 49 e 50).

⁴⁰⁵ P. Proença da Cunha, “Impactes antrópicos na área dunar da Figueira da Foz – Leirosa”, in *Seminário Dunas da zona costeira de Portugal*, s.l., 1998, pp. 109-113. Sobre o impacto da construção dos molhes da Figueira na costa a barlar ver J. Alveirinho Dias, Óscar Ferreira e Ana Ramos Pereira, *Op. cit.*

⁴⁰⁶ Luís Pinheiro, “Dunas do litoral, situação actual”, *Informação Florestal*, Lisboa, n.º 2, Jul./Set, 1993, p. 30.

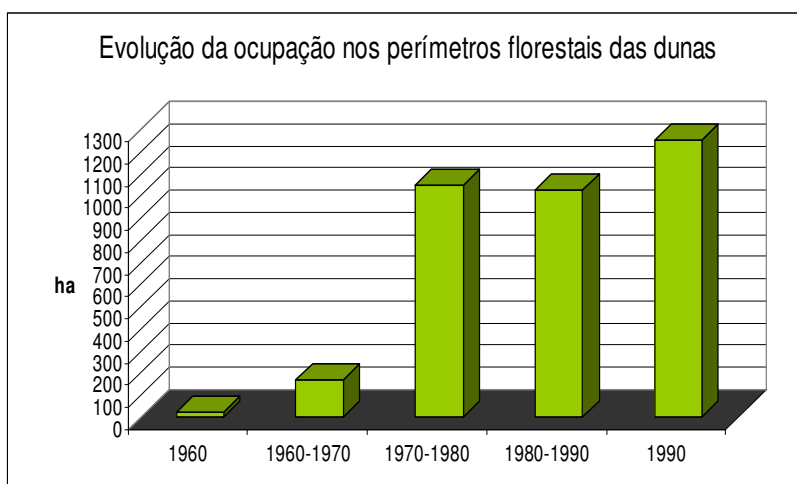


Fig. 49

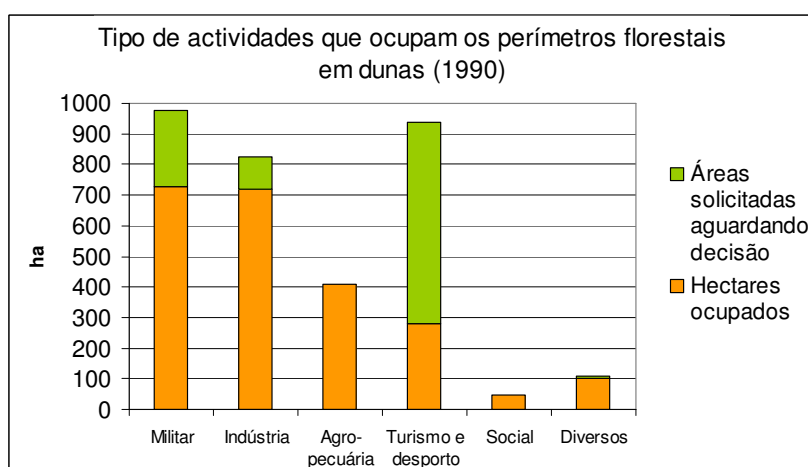


Fig. 50

Figura 49. Gráfico sobre evolução da ocupação humana em áreas dunares florestadas, entre 1960 e 1990. Figura 50. Gráfico sobre as actividades que ocupavam os perímetros florestais das dunas em 1990 (A. Vieira, A. Cardoso, J. Gardete, "As dunas do litoral de Ovar à Figueira da Foz", *II Congresso Florestal Nacional. Livro das Comunicações*, Porto, 1990, p. 194.)

2.1.2.3. A diminuição do abastecimento sedimentar

No século XX, sobretudo a partir da sua segunda metade, quase em simultâneo com a ocupação intensiva da orla marítima, registou-se uma forte redução do abastecimento sedimentar ao litoral. A principal razão da referida diminuição deve-se à actuação do homem e à sua interferência nos circuitos naturais de abastecimento da deriva litoral, já que são, como vimos (parte I.B, 1.2), inúmeras as actividades humanas levadas a cabo no interior do país e nas zonas ribeirinhas com influência determinante na evolução da linha de costa. Falamos da construção de barragens, das obras de regularização de cursos de água, das dragagens, da exploração de inertes, das acções de florestação e das campanhas agrícolas. A redução do volume de sedimentos carreados para a orla marítima está também relacionada com a subida do nível médio do mar, já que os estuários respondem a esta situação «reduzindo as exportações de materiais para

a plataforma, de modo a adaptarem-se a um novo nível de base», convertendo-se assim «em locais de recepção e deposição de sedimentos (nomeadamente de materiais provenientes da deriva litoral), em vez de fornecedores»⁴⁰⁷.

As principais fontes aluvionais da orla marítima portuguesa sempre foram os rios - Minho, Lima, Cávado, Ave, Douro, Mondego, Tejo, Sado, Mira, Arade e Guadiana -, ou alguns troços da costa em erosão. Contudo, a importância das contribuições sedimentares fornecidas pelos rios tem vindo a decrescer drasticamente na sequência das bacias hidrográficas da grande maioria deles se encontrarem controladas por barragens, que retêm as aluviões carreadas pelas águas⁴⁰⁸. As barragens, em funcionamento no nosso país e em Espanha desde as primeiras décadas do século passado, constituem poderosos filtros que impedem a passagem dos sedimentos, em trânsito no curso fluvial, para as regiões a jusante dos rios, inibindo quase por completo a chegada de areias ao litoral (Fig. 51). Com efeito, «a simples análise da redução da



Figura 51. Mapa representando a área das bacias hidrográficas que desaguam em Portugal. 1. Área cuja drenagem não é interrompida por barragens. 2. Área afectada pela existência de barragens. Mi – Minho, L – Lima, C – Cávado, A – Ave, D – Douro, V – Vouga, Mo – Mondego, T – Tejo, S – Sado, G – Guadiana (J. Alveirinho Dias, “Evolução actual do litoral...”, p. 17)

⁴⁰⁷ J. Alveirinho Dias, “A evolução actual do litoral português”..., pp. 15-16.

⁴⁰⁸ Fernando Abecassis, “Caracterização geral geomorfológica e aluvionar da costa continental portuguesa”, *Colectânea de ideias sobre a zona costeira de Portugal*..., p. 13.

área que é directamente drenada para o mar devido à construção de barragens permite deduzir que a diminuição dos volumes sedimentares transportados por via fluvial é extremamente significativa. Devido a esses aproveitamentos hidroeléctricos e hidroagrícolas, a área aludida reduziu-se, ao longo do século XX, em mais de 85%, em Portugal. Esta área, cuja drenagem directa para o mar foi inibida, é a que apresenta relevo mais montanhoso sendo, em geral, mais sedimentogénica. Os aproveitamentos hidroeléctricos e hidroagrícolas das bacias hidrográficas que desaguam em Portugal são responsáveis, provavelmente, pela retenção de mais de 80% dos volumes de areias que eram transportados pelos rios em regime natural»⁴⁰⁹.

Outro efeito das barragens foi o da redução ou eliminação do número e da dimensão das cheias, responsáveis pela depuração das zonas estuarinas através do carreamento das aluviões aí acumuladas para o litoral. A ocorrência periódica de grandes cheias favorecia o desassoreamento da foz dos rios, assegurando (em parte) a profundidade dos canais de navegação e contrariando a tendência de crescimento dos cabedelos na entrada das barras. Porém, dado que as acções antrópicas interromperam o processo natural de depuração dos estuários, tornou-se necessário proceder à realização de dragagens com maior frequência, para manter o bom funcionamento dos portos. Mais ainda, no decurso da segunda metade do século XX, os navios aumentaram muito de calado e para demandar os portos precisam de fundos que não existem naturalmente, pelo que é preciso dragá-los e mantê-los com as dimensões apropriadas. Estas actividades têm um profundo impacto negativo à nível do abastecimento sedimentar costeiro, pois não só retiram materiais que de outra forma seriam transferidos para o litoral, como ainda provocam nas áreas dragadas um desequilíbrio dinâmico que tende a ser colmatado com areias provenientes da deriva litoral, roubando assim sedimentos necessários para o preenchimento das praias a sotamar. Para além da quantidade de areias subtraídas ao litoral através da acção de barragens e dragagens, há ainda que ter em conta a influência da extracção de inertes. Estas operações legais (também as há clandestinas) levadas a cabo em zonas fluviais, estuarinas e costeiras (em alguns casos, nas próprias dunas) têm repercussões importantes no que toca ao acentuamento das carências sedimentares que se fazem sentir na orla marítima⁴¹⁰.

As actividades de florestação/desmatação e os trabalhos agrícolas têm também algum relevo no volume de aluviões que chegam à faixa costeira, na medida em que o

⁴⁰⁹ J. Alveirinho Dias, “Evolução da zona costeira portuguesa: forçamentos antrópicos e naturais”..., p. 16.

⁴¹⁰ Id., *Ibid.*, pp. 16-18.

coberto vegetal dos terrenos - e o tipo de cobertura - podem determinar as taxas de erosão do solo e influenciar a maior ou menor escorrência de detritos que, através do transporte fluvial, são conduzidos para o mar. A Campanha do Trigo, por exemplo, contribuiu de forma decisiva para a degradação dos solos, especialmente em terras alentejanas, o que se reflectiu na intensificação do assoreamento da barra do Guadiana⁴¹¹. Por seu turno, as operações de florestação das serras e baldios e os trabalhos de correcção torrencial, empreendidos pelo Estado Novo, que abordámos no capítulo anterior (parte I.B, 1.2.3.2.), tiveram decerto algum peso na diminuição das aluviões arrastadas para os rios e conseqüentemente na redução da alimentação sedimentar do litoral.

2.1.2.4. As obras de engenharia costeira

O fenómeno de erosão que se faz sentir na orla marítima portuguesa resulta ainda das alterações provocadas na deriva litoral pela implantação de molhes portuários e outras estruturas pesadas de engenharia costeira. Esporões e paredões são estruturas fixas construídas para proteger os acessos aos portos ou travar o emagrecimento das praias e/ou a destruição de património edificado junto ao mar. Contudo, estas intervenções, ao constituírem um obstáculo ao livre caminhar das areias, causam profundas perturbações nos sistemas naturais costeiros: «as estruturas transversais, tipo esporão, interrompem o trânsito litoral de areias, conduzindo a acumulação a barlar e a erosão mais intensa a sotamar. Quando a acumulação a barlar preenche o comprimento do esporão, se este é longo, a corrente é deflectida para o largo e transporta parte das areias para profundidades onde, muitas vezes, dificilmente são reintegradas na circulação costeira. Verifica-se, assim, perda de areias no sistema litoral»⁴¹². Por conseguinte, as estruturas de protecção costeira, embora se revelem eficazes na mitigação dos problemas de erosão de um determinado sector, são responsáveis pela amplificação do fenómeno no litoral a sotamar. Daí que, com frequência, a instalação de um esporão obrigue ao fim de algum tempo à constituição de

⁴¹¹ Segundo J. Alveirinho Dias, R. Gonzalez e Ó. Ferreira, embora não esteja quantificada a quantidade de sedimentos envolvidos, o Guadiana sofreu seguramente os impactes da política aludida. De acordo com as queixas dos pescadores e outros utilizadores do rio, registados na imprensa periódica, verificou-se um notório assoreamento no meio estuarino, após os anos 30. “Dependência entre bacias hidrográficas, zonas costeiras e impactes de actividades antrópicas: o caso do Guadiana....

⁴¹² J. Alveirinho Dias, “Evolução da zona costeira portuguesa: forçamentos antrópicos e naturais”..., p. 20.

um campo de esporões para defender a orla marítima dos seus “efeitos protectores”⁴¹³ (Fig. 52).

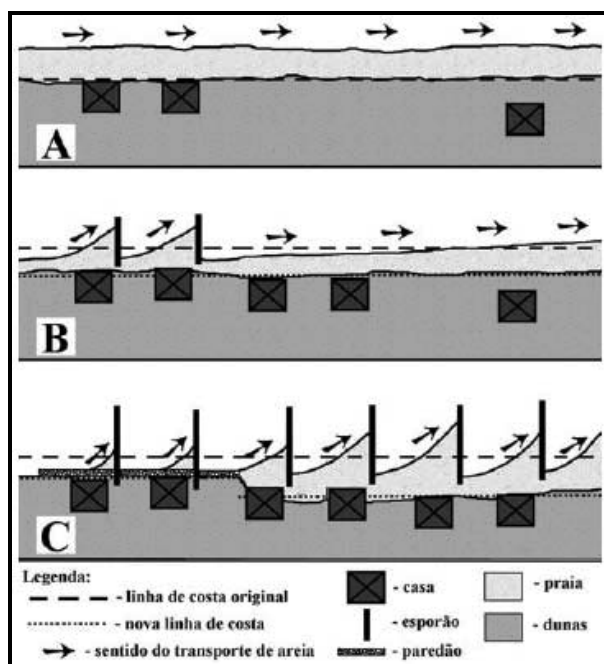


Figura 52. Representação esquemática da implantação de um campo de esporões (J. Alveirinho Dias, “Evolução da zona costeira portuguesa...”, p. 20)

2.1.2.5. Antropização do litoral

Nos dias que correm, assiste-se à saturação dos espaços litorais e ao agravamento dos riscos inerentes à ocupação humana de territórios sujeitos à intensa acção dos agentes naturais. A partir de meados de Oitocentos, mas sobretudo desde a segunda metade do século XX, todo um conjunto de actividades antrópicas desencadeou o aparecimento de novos fenómenos e/ou a ampliação de outros já existentes, de forma que, por si sós ou actuando de modo global, estes factores tiveram um papel determinante na modelação da configuração geomorfológica actual da costa. O espectacular crescimento demográfico dos últimos dois séculos, o êxodo rural e as alterações das condições mentais, sociais e económicas, que permitiram o despoletar da vilegiatura marítima e mais tarde o surgimento do turismo de massas, contribuíram de modo decisivo para a pressão humana e urbana que se faz sentir no litoral. O impacto

⁴¹³ A título de exemplo destaca-se o caso Espinho: nos início dos anos 80, foram construídos dois esporões para defender a praia. Espinho ficou protegida, mas tendo em conta o agravamento da erosão nos sectores imediatamente a sotamar foram instaladas várias outras estruturas de defesa. «Em 1989 existia, em média, um esporão por cada 650m de linha de costa e cerca de 325m de protecções longilitorais por cada quilómetro do troço costeiro entre Espinho e Cortegaça», J. Alveirinho Dias, Óscar Ferreira e Ana Ramos Pereira, *Op. cit.*, 168.

desta presença é tanto mais significativo na medida em que as sociedades não só expandiram desmesuradamente os núcleos populacionais instalados na faixa marítima, como também se dirigiram para áreas «ainda vazias, paisagisticamente não degradadas»⁴¹⁴. As áreas densamente urbanizadas da orla marítima estão tendencialmente mais fragilizadas face aos riscos intrínsecos do ambiente litoral, não só porque se encontram directamente expostas às variações do nível do mar, quer se tratem de variações seculares, de origem meteorológica (tempestades) ou de episódios solitários (maremotos)⁴¹⁵, mas também porque a sua presença contribui para a diminuição da capacidade de defesa das formas naturais de protecção do litoral - dunas e arribas – face a episódios de galgamentos oceânicos. A esta situação já de si preocupante acresce o deficit crónico de areias que se faz sentir em determinados trechos marítimos em consequência da redução do volume de sedimentos carreados para a orla costeira e das interrupções provocadas na deriva litoral pela construção de obras pesadas de engenharia, de carácter portuário ou outras. A aceleração dos processos de erosão, nas zonas do litoral onde um ou mais destes fenómenos se fazem sentir, conduz à implantação de esporões e paredões longilitorais a fim de travar a sua actuação e proteger a propriedade e os investimentos feitos. Contudo, uma vez que as formas naturais costeiras funcionam em sistema, a interferência num determinado ponto não fica circunscrita a esse local, mas condiciona inevitavelmente toda a rede sistémica de que depende. Assim, a interposição de esporões e outras estruturas mais não fazem do que transferir os problemas de erosão para sotamar, funcionando como uma epidemia que alastra a outras áreas, anteriormente sãs. Para salvaguardar os novos troços afectados recorre-se então à construção de mais obras de protecção costeira e empurra-se a questão para outra região. As consequências desta forma de actuação são já visíveis um pouco por toda a parte: o ciclo vicioso ocupação-erosão-protecção-ocupação conduziu a uma situação em que vastos troços do litoral português se apresentam completamente artificializados, tendo perdido por completo a sua apetência a nível paisagístico e económico, dado o desaparecimento do seu valor estético, que constitui o principal recurso-base do turismo.

⁴¹⁴ Luís Cancela da Fonseca, “A saga do litoral português (ou só mais um capítulo do infortúnio lusitano)”, *Revista de Gestão Costeira Integrada*, 7 (1), 2007, p. 14.

⁴¹⁵ Segundo Ana Ramos Pereira os litorais baixos e arenosos são aqueles onde estes perigos têm maior magnitude, já que esses sistemas naturais migram ao sabor da variação do nível do mar que subiu cerca de 15 cm no último século. Este valor, que parece diminuto, quando associado a situações de subida do nível do mar de origem meteorológica permite que a rebentação das ondas ocorra mais para o interior, galgando facilmente praias e até dunas. “O litoral e a sua vulnerabilidade”, *GeoInova*, n.º 9, 2004, p. 36.

2.2. O caso das “invasões do mar” em Espinho

2.2.1. Factos históricos

As modificações recentes e rápidas (em dias, meses ou anos) que se fazem sentir na evolução da linha de costa têm um impacto profundo sobre as populações ribeirinhas que, de um momento para o outro, se arriscam a perder os bens e o próprio solo, onde um dia se instalaram. O caso de Espinho é um dos mais antigos e bem documentados da história da erosão marítima em Portugal, revelando-se um paradigma no que diz respeito à gestão da faixa costeira portuguesa. As suas causas radicam na conjugação de factores naturais e de uma intensa pressão de cariz antrópico⁴¹⁶.

As invasões do mar em Espinho, que se estendem até aos dias de hoje, terão começado na segunda metade do século XIX, estando associadas a episódios de temporal e de grande agitação marítima. Segundo as notícias da época, as vagas galgando a praia penetravam no núcleo urbano aniquilando tudo à sua passagem: «cada vez o mar avança mais terrível, sobre esta povoação e mais uma centena de casas foram destruídas. (...). Da antiga Praça Velha já quase nada existe. Da velha casa do comendador Sá Couto resta uma pequena parte em ruínas que, com o mais pequeno embate, cairá. A cavaliçã de José Três Quilhas, a casa de pasto da Pinheira e a oficina de estofador do Camisão desapareceram também por completo. A rua da Capela e da Igreja desapareceram também por completo, e com elas quase uma centena de casas. Na rua do Progresso, nos últimos dias, comeu o mar cerca de 15 metros. Da igreja da Nossa Senhora da Ajuda, é curta, relativamente, a distância do mar, cerca de 12 metros. (...). Ao norte da povoação são muito maiores os prejuízos. Um bairro inteiro ao norte, habitado especialmente por pescadores, foi completamente destruído»⁴¹⁷ (Fig. 53 e 54).

Ainda no século XIX, para determinar as causas da fúria do mar e encontrar uma solução que salvaguardasse o núcleo habitacional de tais investidas, foram encomendados estudos e nomeadas comissões de especialistas (1892, 1898 e 1908), mas estes não conseguiram chegar a resultados conclusivos e a estrutura frontal de defesa construída em 1909 – uma paliçada de madeira com fundações de pedra - não foi capaz de travar a destruição da povoação. Assim, no início do século XX, a população desta praia viu desaparecer os seus tectos e bens engolidos pelas ondas: com base numa planta

⁴¹⁶ J. Alveirinho Dias, Óscar Ferreira e Ana Ramos Pereira, *Op. cit.*, p. 162.

⁴¹⁷ *Diário de Notícias*, 12-10-1896.

topográfica de Espinho foi calculado que entre 1866 e 1912 o avanço do mar havia sido de 310m, numa média de 6,7m/ano⁴¹⁸ (Fig. 55).



Fig. 53



Fig. 54

Figura 53. Trabalhos de aterramento. Figura 54. Ruína da Capela de Nossa Senhora da Ajuda (destruída em 1904, reconstruída e novamente destruída em 1910) (*Ilustração Portuguesa*, 05-12 e 26-12 de 1904)

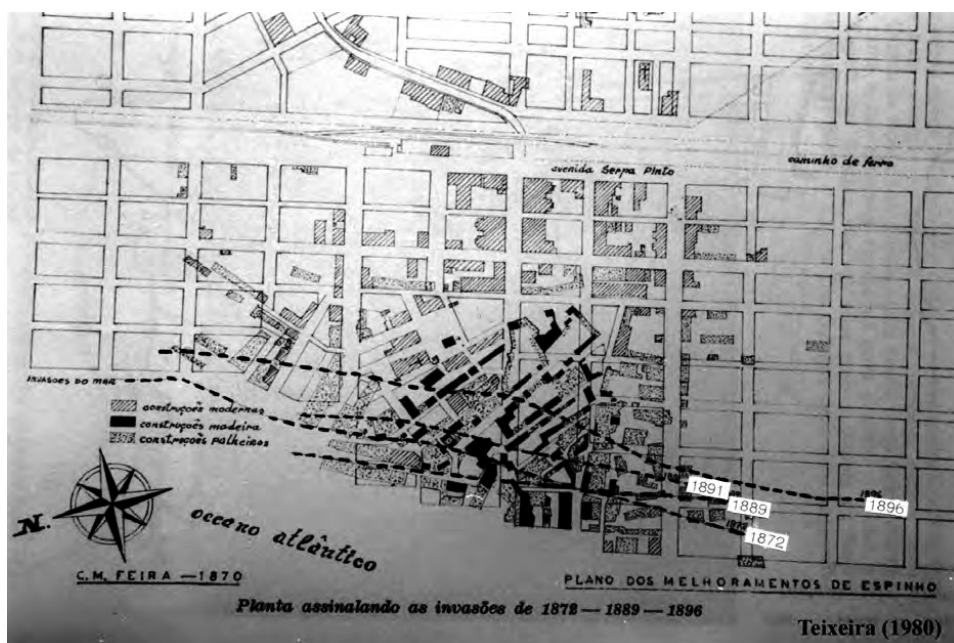


Figura 55. Representação esquemática da destruição causada pelo avanço do mar em Espinho e do tipo de construções afectadas (Abel Teixeira, “As invasões do mar em Espinho através dos tempos”, *Espinho. Boletim Cultural* II (7) apud J. Alveirinho Dias, Óscar Ferreira e Ana Ramos Pereira, *Op. cit.*, http://w3.ualg.pt/~jdias/JAD/ebooks/EsaminAveiro/8_CEspinhoF.pdf)

⁴¹⁸ Francisco Perdigão, “Defesa da costa marítima de Espinho”, conferência apresentada no I Congresso Nacional de Engenharia em 1931, *Espinho. Boletim Cultural*, n.º 3, vol. I, 1979, p. 79.

Em 1911, o eng.º Von Haffe foi autorizado a construir uns esporões de ensaio. Essas estruturas de madeira foram rapidamente danificadas pelo mar, mas mostraram alguma eficácia na reconstituição do perfil da praia. Com o passar dos anos e a construção de grandes obras de engenharia – os esporões e o paredão longitudinal, conhecido por “esplanada” – foi possível travar o avanço do mar sobre aquela localidade. Actualmente, após várias gerações de obras de defesa costeira, Espinho está bem protegida, mas a solução encontrada, não sendo definitiva, tem conduzido à artificialização daquele troço do litoral⁴¹⁹. A influência da acção humana no despoletar dos eventos ocorridos em Espinho em meados de Oitocentos parece ser inequívoca, mas ainda não está totalmente esclarecida. Veremos, em seguida, de que forma a ocupação antrópica do espaço pode ter contribuído para o agravamento de uma situação natural de risco⁴²⁰.

2.2.2. Interpretação

Espinho localiza-se numa zona em que se verifica a inflexão da costa. «A velocidade da deriva litoral induzida pela agitação marítima é bastante maior no sector localizado a norte do que no que se situa a sul. Estas condições tornam a zona de Espinho muito sensível a pequenas modificações da actuação dos mecanismos forçadores. Assim, é possível que a praia de Espinho sofresse com frequência, alterações rápidas de largura, tanto no sentido positivo como no negativo. (...). No entanto, não há registos históricos desses factos devido, sobretudo, à fraca ou inexistente ocupação humana até há cerca de 150 anos atrás»⁴²¹.

Segundo o padre André de Lima⁴²², aquela praia teria começado a ser frequentada, em meados do século XVIII, por pescadores de Ovar-Furadouro, interessados na expansão da sua área de actividade, sobretudo junto de grandes cidades onde poderiam vender o produto excedentário da sua labuta. As primeiras notícias sobre a presença (sazonal) de uma colónia varina na praia de Espinho remontam ao ano de 1737. Diz ainda o clérigo que as deslocações iniciais de populações para aquela região

⁴¹⁹ J. Alveirinho Dias, Óscar Ferreira e Ana Ramos Pereira, *Op. cit.*..., p. 168.

⁴²⁰ Segundo G. Soares de Carvalho e Helena Granja outras causas ainda se poderão invocar para explicar este fenómeno. “Realismo e pragmatismo: uma necessidade para o aproveitamento dos recursos naturais da zona costeira (o exemplo da zona costeira do noroeste de Portugal)”, *Colectânea de ideias sobre a zona costeira de Portugal*..., p. 46.

⁴²¹ J. Alveirinho Dias, Óscar Ferreira e Ana Ramos Pereira, *Op. cit.*..., p. 171.

⁴²² André de Lima, “Espinho. Breves apontamentos para a sua história”, *Espinho. Boletim Cultural*, n.º 1, vol. I, 1979, pp. 11-44. Os artigos do Padre André de Lima foram publicados na *Gazeta de Espinho* em 1903. Uma segunda edição, aumentada e corrigida, voltaria a ser publicada no mesmo jornal em 1927.

tinham um carácter exploratório, destinado a averiguar o potencial piscícola daquelas águas, e só por volta de 1776 se instalou, de forma permanente, a primeira colónia de pescadores. Aqui, como ao longo da costa, os homens do mar construíram habitações adaptadas à especificidade do meio: os palheiros, que implantados sobre as dunas, permitiam não só a mobilidade das areias em permanente deslocação, como eram facilmente removidos ou reconstruídos sempre que aquelas os ameaçavam soterrar.

Espinho viveu do pacato labor das gentes da pesca até cerca de 1830, quando algumas famílias ilustres da Feira tomaram por hábito vir a banhos para esta praia (Fig. 56) e a pouco e pouco foram alterando a sua fâcies. Primeiro, com a construção de novas casas, ainda em madeira, mas de arquitectura mais elaborada; depois, com a edificação de estruturas de alvenaria. Sabe-se que em 1843 já existiam quatro habitações deste tipo, junto à Praça Velha. O burburinho febril de construção intensificou-se sobremaneira com a implantação da linha de caminho-de-ferro, com paragem na Granja (1863) e depois em Espinho (1870). Para o desenvolvimento da localidade, contribuiu também a fábrica de conservas Brandão Gomes, instalada em 1894, que constituiu alavanca determinante para a sua autonomia administrativa – Espinho tornou-se concelho pela Carta de Lei de 17-08-1899 – e para a introdução de melhorias significativas que «garantiram a passagem de aldeola piscatória e estação balnear dos vizinhos abastados para urbe cosmopolita e auto-suficiente»⁴²³ (Fig. 57).



Figura 56. Postal de Espinho de finais do século XIX, quando esta era ainda uma praia reservada às elites (www.prof.2000.pt)

⁴²³ Morais Gaio, *Fábrica de Conservas “Brandão, Gomes”. Fragmentos da memória de Espinho*, s.l., 1984. O proprietário da fábrica, Augusto Gomes, foi presidente da Comissão Promotora da Criação do Conselho e seu principal dinamizador, o que determinou a tomada de posição favorável do poder central. Para além disso, os elementos da administração da fábrica ocuparam lugares-chave nos órgãos da autarquia. Em 1910, esta unidade fabril tinha uma produção anual de 10 milhões de latas dos mais variados produtos. O grosso da produção destinava-se aos mercados internacionais - Brasil e África.

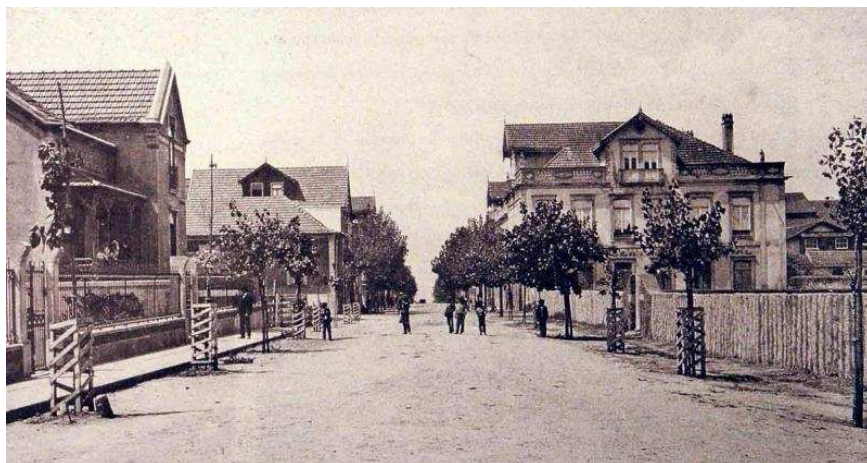


Figura 57. Aspecto de uma rua de Espinho em 1900. Atente-se nos chalês edificadas e no embelezamento dos arruamentos da povoação balnear (www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=431694)

As invasões do mar começaram a ser divulgadas na imprensa – em 1869 - numa época em que se multiplicavam as edificações de pedra e cal, erguidas para albergar a população fixa e sazonal, que crescia à medida que Espinho ganhava projecção nacional enquanto espaço privilegiado de vilegiatura. A não existência de relatos anteriores de invasões do mar⁴²⁴, não quer dizer que estas não tenham ocorrido, pode significar que elas não causaram danos ou que estes ficaram apenas gravados na memória das gentes locais⁴²⁵. É que os pescadores tinham noção da variabilidade das dimensões da praia e mudavam a localização das suas casas de acordo com os avanços e recuos da linha de costa, além de que os palheiros, assentes sobre estacas, permitiam que houvesse algum desareamento e passagem de ondas sob a casa. Assim, os galgamentos marítimos só se tornaram notícia quando se deram os primeiros prejuízos graves no novo núcleo urbano, que terá inaugurado um tipo de povoamento fixo – em oposição à mobilidade dos

⁴²⁴ O padre André de Lima refere a ocorrência de uma invasão do mar em 1834, mas não há qualquer notícia disto para além do seu testemunho.

⁴²⁵ Num artigo publicado no *Almanaque ilustrado de Ovar para 1914* (Porto, 1913, pp. 203-204), é dito a propósito de uma recente invasão do mar na costa do Furadouro: «nem de certo seria esta a primeira vez que as águas do oceano viesse tão longe. Quem auscultasse bem a tradição oral deste povo, há-de encontrar nela uma reminiscência, mais ou menos constante, dum facto assim. O mar, vencendo um dia os areais e as dunas que o separam do Carregal, chegou até ali num dia de Todos os Santos. (...). Não havia, nessa época remota, talvez distante dos tempos de hoje 200 anos, a bela estrada que hoje liga à vila, (...); a comunicação desta com a praia era penosa por causa das areias, constantemente revolvidas pelo vento que muitas vezes apagava os vestígios do caminho trilhado pelos pescadores. Frequentavam-na quase exclusivamente os homens das companhias e as suas habitações limitavam-se às necessidades desta população de homens do mar, arrecadação dos instrumentos da pesca e trato da sardinha. Se tal incursão se desse num período de florescência da nossa costa semelhante ao actual, as perdas seriam de vulto e não bastariam 200 anos para fazer varrer da memória dos habitantes desta vila as impressões de tamanho cataclismo».

palheiros⁴²⁶ - num litoral em permanente mudança, potenciando os riscos naturais existentes, que se prendem, entre outros factores, com a diminuição do abastecimento sedimentar a este troço da faixa costeira, provocado por intervenções na barra e alterações no regime do Douro.

Até finais do século XVIII, as poucas obras realizadas no porto e barra daquele rio, com o objectivo de melhorar as suas condições de navegabilidade e garantir um suporte à actividade comercial, tiveram um carácter pontual e não obedeceram a qualquer plano previamente estabelecido. Em 1790, foi iniciada a construção de um molhe entre a Cantareira e as pedras Felgueiras, com o objectivo de regularizar a margem direita e de fazer desaparecer a enseada da Foz, para obrigar o cabedelo a recuar e tornar o canal de acesso mais directo e fundo. Estes trabalhos realizados entre 1792 e 1805 foram interrompidos pela invasão das tropas napoleónicas (1807) e pela crise institucional e financeira que se lhes seguiu. Só em 1821 puderam ser retomados, dando-se continuidade à obra anterior e construindo-se um outro molhe na margem esquerda, em parte da extensão da bacia de S. Paio, entre a Afurada e o cabedelo. Em 1825, as obras foram novamente afectadas pela instabilidade política e só depois de 1857 houve condições para lhes dar prossecução. Entre 1860 e 1869 procedeu-se ao quebramento e extracção das rochas submersas da barra, no intuito de libertá-la destes perigosos escolhos, responsáveis por numerosos naufrágios. Foram ainda concluídos o molhe da margem direita, entre a Cantareira e o Salva-vidas, o aterro contíguo e o molhe de regularização entre as Argolas e Felgueiras, e o varadouro da Cantareira. A partir de 1884 os trabalhos concentraram-se quase exclusivamente na construção do porto de Leixões, que mobilizou grande parte dos recursos financeiros. Mesmo assim, foi possível, em 1886, adquirir uma draga para proceder à extracção das areias responsáveis pelo assoreamento da barra, tarefa que prosseguiu pelo menos até 1904. Segundo os eng.º Nogueira Soares e Adolfo Loureiro houve um melhoramento significativo da entrada do Douro, devido à eliminação dos rochedos submersos e aos molhes de regularização das margens. Para comprovar tal sucesso apontavam o crescimento do movimento comercial do porto, o aumento da tonelagem média dos

⁴²⁶ É importante referir aqui que o crescimento muito rápido de Espinho sobre a própria praia, levou a que as casas dos pescadores construídas em época de “praia larga” ficassem “presas” entre o mar e as construções de alvenaria, perdendo a sua mobilidade. Com a falta de cheias e a ocorrência de grandes temporais essas casas eram as primeiras a ser atingidas.

navios entrados e a diminuição dos dias de encerramento da barra e do número de naufrágios registados⁴²⁷.

Estas acções coincidiram no tempo com as primeiras invasões do mar em Espinho, o que permite colocar a hipótese de uma possível correlação entre estes eventos. Poderá o prolongamento do molhe norte ter provocado a alteração das correntes marítimas, com consequências na deriva litoral? Se assim foi, isso explicaria – juntamente com a construção dos esporões do porto de Leixões e as dragagens feitas a partir de 1886 – o agudizar da situação em finais do século XIX/princípios do seguinte.

Em 1931, o Pe. André de Lima justificava assim o problema da erosão em Espinho: «é opinião minha que o mar arrasta areias da nossa praia, nuns anos mais que noutros, originando as invasões. São as correntes submarinas, a meu ver, que carregam para Espinho e costas vizinhas as areias que os rios arrastam e depositam no mar. Ora quando elas vêm em grande quantidade, tudo está bem, mas quando isso se não dá, as correntes atiram-se às que cá estão e devoram-nas. É opinião minha que essas invasões [do mar] se dão quando as areias vindas do norte não chegam para satisfazer-lhe a voracidade, e esse fenómeno atribuo-o a duas causas: primeira, quando não há grandes cheias nos rios que existem daquele Cabo Finisterra até Espinho, e segunda, quando essas areias forem interceptadas por quaisquer obras hidráulicas feitas ao norte da nossa praia. Eu atribuo as invasões de 1889 a 1912 à construção dos molhes do porto de Leixões e à dum outro na barra do rio Douro que desce da Cantareira em linha recta até à Pedra de Falgamanada...»⁴²⁸. Em resumo, o padre considerava como factores indutores dos galgamentos oceânicos as obras de engenharia realizadas a norte da praia de Espinho e a falta de cheias no Douro.

Com efeito, ainda que este último fenómeno se tenha acentuado sobremaneira a partir da década de 50, com a construção das grandes barragens, a análise dos dados históricos relativos às inundações do Douro permite observar uma diminuição progressiva no número e no caudal das cheias extraordinárias registadas naquele rio, na passagem de Setecentos para o século XIX e deste para o século XX⁴²⁹ (Fig. 58 e 59).

⁴²⁷ Afonso Nogueira Soares, artigo sobre as obras do Douro publicado na *Revista de Obras Públicas e Minas*, ano II, tomo II, Lisboa, 1871, pp. 23-35; Adolfo Loureiro, *Op. cit.*, vol. I, pp. 353-355 e 386.

⁴²⁸ André de Lima, “As invasões do mar em Espinho”, *Espinho. Boletim Cultural*, vol. IV, n.º 15/16, 1982, pp. 333-334. Este artigo foi publicado inicialmente no *Jornal de Espinho* em 1931.

⁴²⁹ Segundo José Tato são consideradas cheias extraordinárias no Douro todas aquelas que ultrapassam os +6m no Cais da Ribeira. Este autor inventariou as maiores cheias extraordinárias e as cheias extraordinárias menos significativas de que há registo histórico. “As cheias do Douro”, *Separata de Documentos e Memórias para a história do Porto*, Porto, vol. XXXVII, 1966.

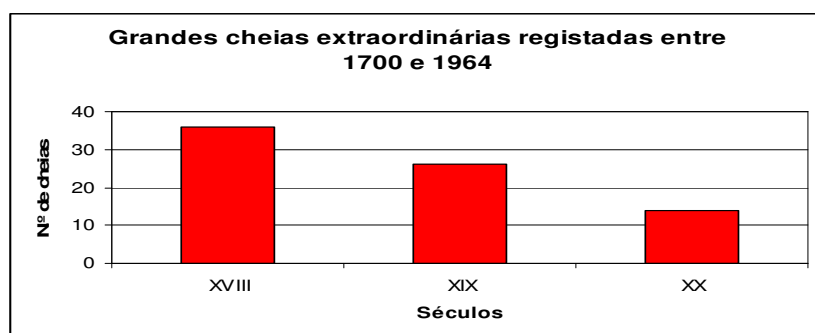


Figura 58. Gráfico sobre o número de grandes cheias registadas entre os séculos XVIII e XX (José Tato, *Op. cit.*)

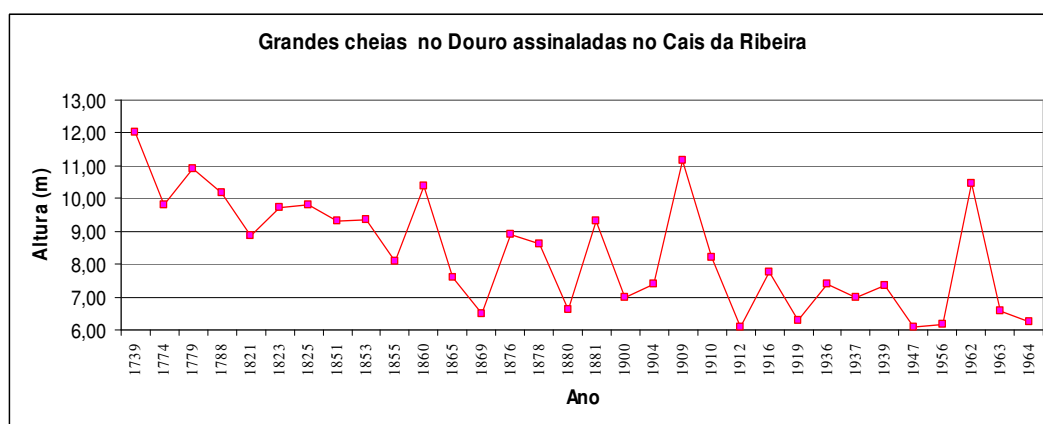


Figura 59. Gráfico sobre a altura atingida pelas maiores cheias extraordinárias ocorridas no Douro (José Tato, *Op. cit.*)

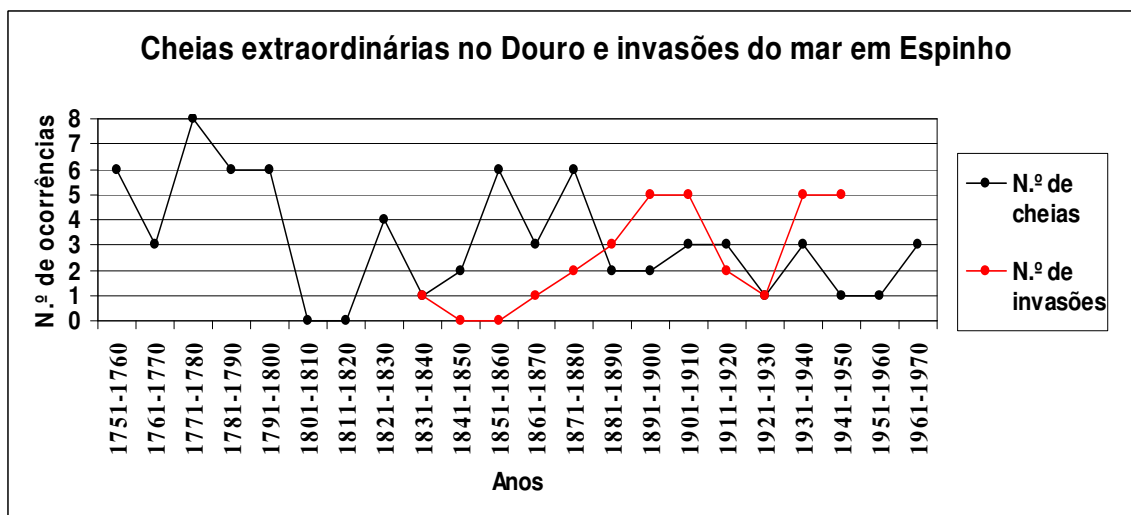


Figura 60. Gráfico de comparação entre as cheias extraordinárias ocorridas no Douro e as invasões do mar em Espinho (Gráfico nosso elaborado a partir de dados de José Tato e de notícias sobre as invasões do mar retiradas de periódicos)

A Figura 60 revela numa primeira abordagem que houve uma diminuição do número de cheias extraordinárias do século XVIII para os séculos seguintes, mas

sobretudo do século XIX para o XX⁴³⁰. Os valores registados para as décadas de 1801 a 1820 não parecem corresponder a uma ausência efectiva de inundações, mas sim à falta de dados para este período que foi extremamente conturbado. Analisando o gráfico com mais detalhe, observa-se que na segunda metade do século XVIII, as inundações extraordinárias foram frequentes, o que se pode ter traduzido num abastecimento sedimentar abundante às praias a sul. Recordamos que foi neste período que alguns pescadores se instalaram de forma definitiva em Espinho: segundo o padre André de Lima, o núcleo populacional «erguia-se sobre uma elevada duna de areia que as nortadas faziam mover. Construído hoje um palheiro era preciso daí a poucos anos pô-lhe em cima um andar, porque de contrário a areia amontoada contra a taipa o ia soterrar»⁴³¹. Isto reforça a ideia de que havia grande quantidade de areia na praia. Na década de 1831-40 assistiu-se a uma redução significativa do número de cheias extraordinárias, aliás houve apenas uma em 1839 (a última cheia registada, antes disso, tinha sido em 1829). Curiosamente, a primeira invasão do mar de que temos notícia foi em 1834. Depois, houve uma subida da ocorrência de cheias, mas em 1861-70 um novo período de decréscimo daquelas surgia mais uma vez associado a uma invasão do mar – em 1869. Nos anos de 1871 e 1874 registaram-se alguns galgamentos, embora as cheias tivessem sido mais frequentes. Contudo, observa-se que nas três décadas seguintes – 1881-1910 – houve uma diminuição prolongada do número de cheias, enquanto em Espinho a erosão marítima foi muito acentuada. Os anos de 1913 a 1929 representaram um momento de acalmia, correspondendo a um período de acreção de areia naquela praia, devido talvez à construção dos esporões pelo eng.º Von Haffe⁴³²: «em 1915, perante a lenta mas progressiva recuperação da praia havia já a convicção de que o mar não voltaria a atacar a povoação de Espinho. Em consequência, mediante a opinião de que a escarpa resultante da erosão verificada em 1912 correspondia ao limite dos ataques do mar e perante os problemas inerentes ao remate das obras, bem como à necessária manutenção dos esporões, as defesas da praia de Espinho foram esquecidas e deixadas ao abandono. Deste modo, durante anos consecutivos, os esporões estiveram tão cobertos por areia que quase não se dava pela sua existência»⁴³³. Porém, em 1930,

⁴³⁰ De 1751 a 1800 houve uma média de 5.8 cheias por cada década, de 1821 a 1900 registaram-se apenas 3.2 cheias em cada década e de 1901 a 1970 esse valor desceu para 2.1.

⁴³¹ André de Lima, “Espinho. Breves apontamentos para a sua história”..., p. 28.

⁴³² O padre André de Lima atribuída este período de acreção não só à presença dos esporões, mas também à saturação dos molhes de Leixões, o que permitia que as areias excedentárias fossem integradas no transporte litoral e distribuídas pelas praias a sul. “As invasões do mar em Espinho”..., p. 338.

⁴³³ J. Alveirinho Dias, Óscar Ferreira e Ana Ramos Pereira, *Op. cit.*, p. 165.

um violento temporal retirou grande parte da areia anteriormente acumulada. As tempestades que se lhe seguiram nos anos de 1931, 1932, 1934, 1935 e 1936 provocaram sérios estragos na povoação – arruinando a esplanada, o posto de socorros a náufragos e algumas casas no bairro dos pescadores -, apesar da reconstrução dos esporões existentes. De acordo, com o padre André de Lima estes novos galgamentos (1930 e 1931) explicavam-se pela ausência de grandes cheias, visto que os últimos invernos haviam sido leves, e não as havendo as areias transportadas pelos rios tinham sido poucas, tendo o mar ido roubá-las às praias para recuperar o seu equilíbrio⁴³⁴. Com efeito, a última grande cheia no Douro tinha ocorrido em 1926, acontecimento que só se repetiu em 1936, 1937 e 1939. Em 1943, 1944, 1946, 1947 e 1949 -, sucederam-se novas destruições em Espinho, ora comparando estes eventos com os registos das cheias verifica-se que, a seguir às inundações dos anos 30, só se deram novas ocorrência em 1947 e depois em 1956.

De um modo geral, podemos dizer que nos anos que antecederam a ocorrência de episódios de invasões marítimas em Espinho se observou um menor número de cheias extraordinárias no Douro. Da mesma forma, quando as cheias eram mais numerosas, os galgamentos tendiam a diminuir, o que parece reforçar a teoria de que estes fenómenos estão relacionados. Verifica-se, por vezes, que no mesmo ano - 1869, 1904, 1909, 1912, 1936 1947 – houve cheias extraordinárias e galgamentos, pensamos que nestes casos seria necessário averiguar se as cheias ocorreram antes ou depois das inundações na praia de Espinho. Para ter uma abordagem ainda mais completa e coerente importaria, num estudo futuro, considerar os temporais: já que a pior situação em termos de impacto sobre a praia é aquela que resulta da associação entre a ausência de cheias (deficiência de abastecimento sedimentar) e a ocorrência de grandes temporais (que provocam transferência de grande quantidade de areia da praia emersa para a submersa).

A redução do abastecimento sedimentar a este litoral pode estar ainda relacionado com a diminuição da quantidade de sedimentos provenientes da bacia hidrográfica do Douro que chega ao seu estuário. A intensificação dos trabalhos de florestação das serras e bacias hidrográficas (incluindo a do Douro e seus afluentes) a partir dos anos 30 e 40, do século XX, terão contribuído decerto para o decréscimo das aluviões transportadas por aquele curso de água. Com a entrada em funcionamento dos grandes aproveitamentos hidroeléctricos, dos anos 50 em diante, sabe-se que a carga

⁴³⁴ André de Lima, *Op. cit.*, p. 338.

sólida transportada pelo rio em regime natural sofreu uma redução de cerca de $1,8 \times 10^6 \text{ m}^3/\text{ano}$ para $0,25 \times 10^6 \text{ m}^3/\text{ano}$, após conclusão das obras previstas. À acção negativa das barragens no que diz respeito ao volume de sedimentos que entravam na deriva litoral acresceu ainda o efeito das sucessivas dragagens levadas a cabo no estuário e barra do Douro: a título de exemplo destaca-se que, entre 1982 e 1986, foram dali retiradas areias na ordem dos $3 \times 10^6 \text{ m}^3$ ⁴³⁵.

2.2.3. Situação recente

Os prejuízos causados pelas invasões do mar em Espinho na década de 40 - em habitações, armazéns, oficinas, na piscina e no que restava do bairro dos pescadores - obrigaram ao reforço das estruturas de protecção daquela localidade, compreendendo a implantação de novos esporões e um paredão de defesa frontal. Em 1960 praticamente toda a frente urbana da povoação se encontrava protegida dos ataques do mar, o que não evitou, porém, a ocorrência de novos galgamentos em 1973, 1974, 1978 e 1979. O desaparecimento da praia em consequência dos temporais destes últimos dois anos levou à formulação e implantação de um novo esquema de protecção, que passou pela construção de novos esporões, complementados por um forte paredão em betão e com enrocamento na base, que se estendia ao longo de toda a frente oceânica da cidade.

A instalação sucessiva de estruturas cada vez mais robustas teve, porém, o efeito perverso de oferecer às populações uma falsa sensação de segurança e de reforçar a convicção de que a questão estava definitivamente resolvida, o que conduziu à expansão urbana de Espinho e de outras povoações ribeirinhas, agravando exponencialmente os problemas de erosão costeira a sotamar. De acordo com os estudos efectuados, no troço Espinho-Cortegaça, entre 1947 e 1958, o recuo médio da linha de costa foi de $0,8 \text{ m/ano}$. No período de 1858/1980 verificou-se o aumento da taxa de recuo, cujo valor médio que passou a ser de $1,8 \text{ m/ano}$, com valores máximos de $5,7 \text{ m/ano}$, junto ao Bairro dos Pescadores, imediatamente a sul do campo de esporões. Na década de 1980/1989 a taxa subiu para $4,5 \text{ m/ano}$, com valores máximos de $12,5 \text{ m/ano}$ a sotamar de Cortegaça⁴³⁶. Foi assim necessário erguer novos esporões para defender o litoral a sul de Espinho, onde se localizavam núcleos populacionais relativamente recentes, datando de há poucas décadas (Fig. 61).

⁴³⁵ J. Alveirinho Dias, Óscar Ferreira e Ana Ramos Pereira, *Op. cit.*, pp. 119-120.

⁴³⁶ Óscar Ferreira e J. Alveirinho Dias “Evolução recente de alguns troços do litoral entre Espinho e o Cabo Mondego”, *Actas do 2º Simpósio sobre a Protecção e Revalorização da Faixa Costeira do Minho ao Liz*, Porto, 1991, p.85-91 apud Id., *Ibid.*, pp. 59-60.

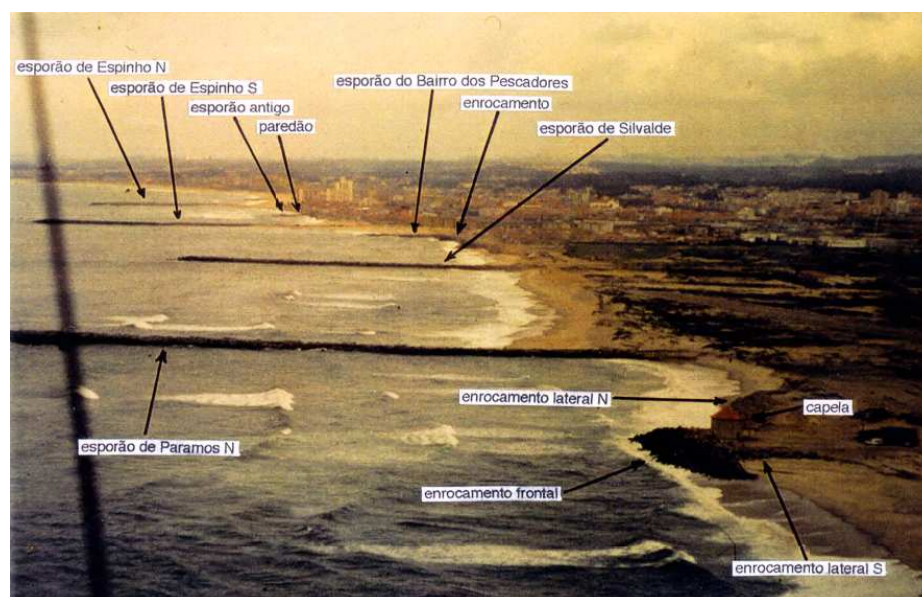


Figura 61. Aspectos das protecções costeiras de Espinho e do litoral a sotamar em 1990 (Foto de Alveirinho Dias, http://w3.ualg.pt/~jdias/JAD/ebooks/EsaminAveiro/8_CEspinhoF.pdf)

Actualmente, a extensão costeira de onze quilómetros que separa Espinho de Cortegaça encontra-se fortemente artificializada, existindo um campo de esporões e um enrocamento longilitoral, em grande parte contínuo. Apesar disto, o problema da erosão marítima nesta região está longe de estar resolvido: a reparação e o reforço periódicos destas estruturas são imprescindíveis para proteger os núcleos urbanos adjacentes. Para além disso, a sua presença contribui para o alastramento do recuo da linha de costa no litoral que se estende mais a sul, aliás esta questão só não é mais preocupante porque até ao Furadouro esta zona se encontra praticamente desabitada, o que vem mostrar com clareza que os problemas mais graves de erosão costeira só se verificam quando há ocupação humana intensa⁴³⁷.

2.3. A protecção do espaço litoral

2.3.1. As acções políticas: medidas de âmbito legislativo

Foi a partir das décadas de 70/80 que teve início, em Portugal, o debate sobre a protecção da natureza e o ordenamento do território. Em 1970, Ano Europeu da Conservação da Natureza, discutiram-se na Assembleia Nacional os problemas relativos à degradação do ambiente, salientando-se a necessidade de definir uma política de conservação que conduzisse à tomada de medidas simples, mas eficazes, capazes de

⁴³⁷ Id., *Ibid.*, pp. 18, 61-62 e 173.

solucionar as questões ecológicas que já então se colocavam ao país, nomeadamente a ocupação urbana e/ou industrial de terrenos de alta potencialidade agrícola, a erosão do solo em consequência da destruição do seu coberto vegetal e a poluição das águas marítimas e fluviais⁴³⁸. No âmbito destas preocupações, o Governo achou por bem determinar a criação de reservas e parques naturais, aplicando medidas de protecção específicas a espaços previamente demarcados, em razão da paisagem, da flora, da fauna, das formações geológicas e dos monumentos de valor histórico, de forma a garantir a sua salvaguarda para finalidades de carácter científico, educativo, económico-social e turístico⁴³⁹. Contudo, estas medidas – limitadas a zonas circunscritas - não foram consideradas suficientes para evitar o desbaratamento dos bens da natureza e a consequente redução do potencial do meio. Alguns deputados solicitavam a adopção de soluções mais amplas que se pudessem generalizar a nível nacional⁴⁴⁰.

No caso particular da orla costeira era com consternação que se verificava que a ausência de planeamento e a pressão dos interesses económicos haviam conduzido ao caos urbanístico, em resultado do proliferamento da construção civil. Nalguns locais, os atractivos – a paisagem, a vegetação, a amenidade do clima, a tranquilidade –, que constituíam motivo de interesse turístico, ameaçavam soçobrar perante a avalanche humana que sobre eles caíra. «Destr[uiam]-se impunemente falésias com valor paisagístico único e irrecuperável. Na Serra da Arrábida, no cabo Mondego, em S. Jacinto, em tantos outros pontos, abr[iam]-se verdadeiras feridas na paisagem, quando não [era] a pura e simples anarquia da construção da residência secundária e clandestina que comanda[va] todo o processo»⁴⁴¹. Em alguns sítios, vivendas confinantes com o areal abarcavam toda a área que se estendia até à linha de águas, casas construídas em arribas impediam a passagem do público em geral, ostentando letreiros que diziam “este terreno é particular”, e vastas extensões de praia encontravam-se em risco de passarem a ser propriedade privada, ao abrigo da especulação imobiliária e de negócios ambiciosos que contornavam com impunidade as disposições seculares da lei do Domínio Público Marítimo. A lista dos atentados ecológicos praticados na faixa litoral revelava-se longa – realização de aterros nos estuários, extracção de areia nas praias, construção de

⁴³⁸ *Diário das Sessões da Assembleia Nacional*, 29-04-1970, pp. 915-917.

⁴³⁹ “Lei n.º 9/70 – Dos parques nacionais e outros tipos de reservas”, *Diário do Governo*, I série, n.º 141, 19-06-1970.

⁴⁴⁰ Aviso prévio do deputado Correia da Cunha sobre o Ordenamento do Território, *Diário das Sessões da Assembleia*..., 28-04-1971, p. 1929; Discurso do deputado Ribeiro Telles, *Diário da Assembleia da República*, 18-01-1980, pp. 254-255.

⁴⁴¹ Discurso da deputada Helena Roseta, *Id.*, 04-06-1977, pp. 3961-3962.

edifícios sobre dunas e falésias – e as consequências da incúria do Estado no acautelamento destas situações eram já visíveis nas destruições provocadas pelo mar na costa portuguesa, sendo que a manutenção da sua estabilidade tornava necessária a construção de espigões, caríssimos e nem sempre eficazes⁴⁴². Urgia, pois, tomar medidas concretas para salvaguardar os ecossistemas costeiros, imagem e património intrínsecos de uma nação cujo cartaz turístico propalava a sua condição de jardim à beira-mar plantado.

2.3.1.1. Reserva Ecológica

No início dos anos 80, surgiram as primeiras normativas jurídicas - os conceitos de Reserva Agrícola (RAN) e de Reserva Ecológica (REN) - destinadas a regulamentar a protecção de áreas específicas à escala nacional, constituindo simultaneamente os instrumentos pioneiros da concretização de uma política globalizante de ordenamento do território e de racionalização da utilização dos recursos do país. Em matéria de legislação concernente ao litoral, a noção de Reserva Ecológica veio juntar-se aos anteriores diplomas já aplicados neste espaço, nomeadamente as figuras legais do Domínio Público Marítimo e do Domínio Público Hídrico (decreto-lei n.º 468/71), que haviam fixado as delimitações espaciais – leito, margem e zona adjacente – relativas ao ambiente costeiro e seu respectivo estatuto jurídico enquanto terrenos públicos. A Reserva Ecológica englobou no seu domínio, sob o título “ecossistemas costeiros”, as praias, a primeira e segunda dunas fronteiras ao mar, as arribas (incluindo 200m para o interior a partir do rebordo), uma faixa de 500m para além da linha máxima de praia-mar de águas vivas no caso de não haver dunas nem arribas, os estuários e rias, as ilhas, ilhotas e rochedos emersos junto ao litoral. Nas áreas abrangidas «ficavam proibidas todas as acções que pudessem diminuir ou destruir as suas funções e potencialidades, como a construção de vias de comunicação, edifícios, aterros, bem como a destruição do coberto vegetal e da vida animal⁴⁴³. A diferença entre este diploma e os anteriores documentos legais relativos ao litoral é que pela primeira vez se assumia a importância deste espaço pelo seu valor natural intrínseco, enquanto paisagem e sistema biofísico únicos, e não apenas pela sua relevância económica⁴⁴⁴.

⁴⁴² Discurso do deputado Ribeiro Telles, *Id.*, 18-01-1980, p. 255; Discurso do deputado Carlos Lage, *Ibid.*, 29-11-1984.

⁴⁴³ “Decreto-lei n.º 321/83”, *Diário da República*, I série, n.º 152, 05-07-1983. A revisão do diploma da REN pelo Decreto-lei n.º 93/90 de 19-03-1990.

⁴⁴⁴ Carlos Pereira da Silva, *Op. cit.*, p. 50.

2.2.1.2. Directivas europeias

A progressiva importância e atenção dadas aos problemas ambientais (e costeiros) em Portugal, a partir dos anos 80, deve-se também à vontade de acompanhar as directivas europeias emitidas neste sentido. Com efeito, em 1980, o Comité Permanente das Regiões Periféricas Marítimas da CEE adoptava os princípios consignados na Carta Europeia do Litoral, que procurava conciliar as exigências do desenvolvimento com os imperativos da protecção. Entendendo que o litoral desempenhava um papel essencial na vida humana e que a orla marítima europeia se encontrava particularmente ameaçada – alteração do nível do mar, degradação urbanística, poluição, destruição de ecossistemas - pela pressão a que estava sujeita, a Carta preconizava a conciliação da defesa com o desenvolvimento do litoral, afirmando que cabia às instituições e aos estados europeus a responsabilidade de agir antes que fosse demasiado tarde⁴⁴⁵.

Mais recentemente (2000), a União Europeia lançou um novo desafio aos seus estados-membros convidando-os a envidar esforços no sentido da introdução de uma política coordenada das regiões litorais, através da elaboração de estratégias nacionais no contexto do que vulgarmente se designa por Gestão Integrada da Zona Costeira (GIZC). A GIZC visa integrar o conjunto dos diferentes planos com impacto nas zonas costeiras da Europa: não sendo uma medida meramente ambiental, pretende também melhorar a qualidade de vida das populações litorâneas, a nível económico e social, bem como apoiar o desenvolvimento de todo o seu potencial enquanto comunidades modernas e dinâmicas. A estratégia da União em matéria de litoral assenta hoje na convicção de que as zonas costeiras europeias podem beneficiar de um conjunto de medidas de âmbito comunitário e transfronteiriço, ao mesmo tempo que se aposta na criação de programas nacionais e regionais específicos que se ajustem às realidades a nível local. A escala de trabalho adoptada – regional, nacional, europeia – destina-se ainda à obtenção de uma perspectiva abrangente dos problemas que se consideram interligados, assumindo uma verdadeira abordagem territorial das questões ambientais, pois que a dinâmica do litoral é tantas vezes determinada por acções não intencionais praticadas a centenas de quilómetros de distância⁴⁴⁶.

⁴⁴⁵ *Carta europeia do litoral*, Ministério do Planeamento e da Administração do Território, Secretaria de Estado da Administração Local e do Ordenamento do Território, Lisboa, 1990.

⁴⁴⁶ Comissão Europeia. Direcção Geral do Ambiente, *A União Europeia e as zonas costeiras. Inverter as tendências nas zonas costeiras europeias*, Luxemburgo, 2001.

Com a entrada de Portugal na Comunidade Económica Europeia, em 1986, teve início uma nova fase no que diz respeito à protecção da natureza, inaugurada com a apresentação da Lei de Bases do Ambiente (lei 11/87), que definia os princípios da política de ambiente, tendo por fim optimizar e garantir a continuidade de utilização dos recursos naturais, de uma forma qualitativa e quantitativa. Em ordem a assegurar a qualidade de vida individual e colectiva, o Estado comprometia-se na defesa dos componentes ambientais – ar, luz, água, solo, fauna e flora. Na categoria das águas abrangidas pelo diploma encontravam-se as águas marítimas e por extensão a orla costeira (art.º 10)⁴⁴⁷.

Em 1990, o Estado português adoptou oficialmente a Carta Europeia do Litoral e abalançou-se no delineamento da primeira legislação nacional específica sobre a regulamentação da ocupação humana do litoral, dando origem ao decreto-lei n.º 302/90, conhecido como Diploma de Gestão Urbanística do Litoral. Neste se consignava que as situações que se verificavam ao longo da faixa costeira portuguesa suscitavam sérias preocupações, existindo áreas que não podiam suportar por mais tempo a pressão a que estavam sujeitas sem atingir um estado de degradação irreversível, sendo que outras haviam entrado já em ruptura. Assim, no art. 1.º indicava-se que os objectivos do presente diploma visavam estabelecer as normas a que devia obedecer a ocupação, uso e transformação da faixa costeira, delimitada como uma banda que se estendia ao longo da costa marítima, numa largura de 2 km para o interior, a partir da linha da máxima praia-mar de águas vivas equinociais⁴⁴⁸. As regras definidas neste decreto destinavam-se a suprir uma lacuna legislativa, que seria colmatada com a aprovação dos Planos Directores Municipais.

2.3.1.3. Planos de Ordenamento da Orla Costeira

Dez anos mais tarde foi criado para o litoral um novo programa – o Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) (decreto-lei n.º 309/93) -, com o fim de regulamentar as actividades económicas, de turismo, recreio e lazer, que ali se desenvolviam, definindo os critérios de atribuição de uso privativo das parcelas de terreno do domínio público marítimo destinadas à implantação de infra-estruturas de apoio à utilização das praias. Esta legislação visava ainda consagrar regras extensivas a toda a orla litoral, no que dizia respeito aos condicionamentos, vocações e usos

⁴⁴⁷ “Lei 11/87 – Lei de Bases do Ambiente”, *Diário da República*, I série, n.º 81, 07-04-1987.

⁴⁴⁸ “Decreto-lei n.º 302/90”, *Id.*, I série, n.º 223, 26-09-1990.

dominantes do solo, tendo em conta o ordenamento dos diferentes usos específicos da faixa costeira, a classificação e valorização de praias e a conservação e defesa da natureza. Quanto ao seu âmbito territorial, o POOC abrangia as águas marítimas costeiras e interiores e respectivos leitos e margens, considerando uma faixa de protecção terrestre que não excedia 500m contados da linha que limitava a margem das águas do mar. Havia, contudo, excepções: as áreas portuárias – tendo em conta a sua importância económica – não estavam abrangidas, possuindo um estatuto à parte, que lhes permitia serem regidas por objectivos distintos da restante orla marítima.

Coube ao Instituto da Água e ao Instituto de Conservação da Natureza a promoção da elaboração destes planos, de acordo com os diferentes sectores costeiros⁴⁴⁹, sendo aqueles considerados ferramentas normativas da iniciativa da administração do Estado, vinculativos para todas as entidades públicas e privadas, e compatíveis com os planos municipais de ordenamento do território. Pretendia-se que «pela primeira vez um instrumento de gestão territorial [fosse] concebido e aplicado à totalidade da zona costeira continental»⁴⁵⁰. Porém, a concessão de um estatuto privilegiado (excepcional) às áreas portuárias - mostrando que ainda hoje, existem claras diferenças na valorização e tratamento de certos trechos da costa – constituiu desde logo um entrave ao seu bom funcionamento, pois os sistemas litorais funcionando como um todo - numa articulação de interligações e dependências entre si -, não se coadunam com as divisões administrativas/técnicas impostas pelo homem.

2.3.2. Dificuldades de gestão da orla costeira

«Pode afirmar-se que, quase por definição, a gestão das zonas costeiras é uma gestão de conflitos»⁴⁵¹, dado que as diversas actividades que ali decorrem não só geralmente antagonizam entre si, como também conflituam com o correcto funcionamento dos sistemas naturais. As dificuldades na implementação de uma gestão integrada da faixa costeira prendem-se necessariamente com esta realidade, posto que a obtenção de consensos e o estabelecimento de compromissos entre situações diametralmente opostas - os valores económicos *versus* a protecção da natureza - se

⁴⁴⁹ Para elaboração dos POOCs, o litoral de Portugal continental foi dividido em 9 troços: Caminha - Espinho; Ovar – Marinha Grande; Alcobaça – Mafra; Sintra – Sado; Cidadela – S. Julião da Barra; Sado – Sines; Sines – Burgau; Burgau – Vilamoura; Vilamoura – Vila Real de S. António.

⁴⁵⁰ Instituto da Água, *Execução da recomendação sobre a gestão integrada da zona costeira em Portugal. Relatório de Progresso*, Lisboa, 2006, p. 13.

⁴⁵¹ J. Alveirinho Dias, “Gestão integrada das zonas costeiras: mito ou realidade...”

revelam tarefas bastante árduas, se não mesmo impossíveis. A tudo isto acresce o facto, da gestão das questões que impendem sobre o litoral não fazer qualquer sentido sem a aplicação de uma política integrada que abranja todo o território, uma vez que, como vimos, os problemas da orla marítima estão intrinsecamente relacionados com aquilo que ocorre nas bacias hidrográficas dos rios seus tributários. Assim, alarga-se a todo o espaço nacional o leque dos factores e das situações problemáticas com reflexos no futuro da faixa costeira, complicando ainda mais a tomada de decisões a quem cabe a responsabilidade de alcançar soluções equilibradas entre, por exemplo, o «interesse no aproveitamento energético dos cursos de água *versus* [o] interesse em não reduzir o caudal sólido transportado para o mar; (...); [o] interesse na construção de obras portuárias (...) essenciais à segurança e operacionalidade da navegação *versus* [o] interesse em não introduzir “barreiras” ao transporte sólido natural; (...); [o] interesse de populações em construir sobre as praias e dunas *versus* [o] interesse em evitar alterações nesses ecossistemas e em evitar fortificar a costa para reduzir riscos de exposição dessas populações»⁴⁵².

Como vimos, desde os anos 80, tem sido bastante prolixa a emissão de diplomas legais destinados à protecção do ambiente costeiro e à regulamentação dos usos do solo e das actividades específicas da faixa litoral. Contudo, «tal como em outros domínios não tem sido tanto a falta de legislação ou estudos iniciados, mas a incapacidade a nível da aprovação dos planos de ordenamento e mesmo dificuldades na gestão de áreas protegidas legalmente que têm contribuído para [o] desfasamento entre a legislação e a realidade»⁴⁵³. Com efeito, o conjunto de leis criadas para impor boas práticas na utilização do litoral português não tem sido suficiente para garantir a sua ocupação sustentável: quer pela desadequação de algumas medidas às situações concretas, como a definição demasiado rígida do espaço litoral (uma faixa de 500m), sem atender à sua dinâmica e à diversidade dos trechos costeiros; quer pela inoperância de certos projectos – caso do Programa Finisterra (Resolução de Conselho de Ministros n.º 22/03) –, que sucumbem por dificuldades técnicas e financeiras; quer pela insuficiente fiscalização do efectivo cumprimento da lei e pela reduzida responsabilização penal dos infractores.

Os próprios Planos de Ordenamento da Orla Costeira, que no acto da sua formulação visavam ser instrumentos de planeamento global da faixa marítima a nível

⁴⁵² Fernando Veloso Gomes, “Ordenamento litoral e protecção costeira”, *I Congresso Ibérico de Urbanismo*, s.l, 1994.

⁴⁵³ Discurso do deputado Narana Coissoró, *Diário da Assembleia da República*, 16-02-1990, p. 1557.

nacional, promovendo um conjunto de acções que permitissem o aumento do conhecimento sobre o litoral português; a contenção da expansão urbana em zonas de risco e de maior sensibilidade ecológica; a requalificação de praias; e a identificação das necessidades de intervenção de defesa costeira em zonas críticas e instáveis, têm-se revelado manifestamente incapazes de pôr em prática as medidas preconizadas, por razões de ordem vária. Primeiro, a necessidade da sua aprovação pelos poderes centrais e autárquicos, parques naturais, associações e instituições de carácter diverso (de pescadores, da indústria, do turismo), com interesses tantas vezes antagónicos, exige situações de compromisso, nas quais a questão da protecção do litoral fica quase sempre a perder. Segundo, havendo uma pluralidade de entidades responsáveis pela sua aplicação e a sobreposição de poderes, há uma diluição das capacidades mandatárias de cada uma delas e a ausência prática de resultados. Com efeito, os POOCs são da responsabilidade directa da Direcção Geral dos Portos, do Instituto da Água e do Instituto de Conservação da Natureza, mas muitos outros organismos têm uma palavra a dizer no que toca à sua aplicação: por exemplo, a Direcções Gerais da Marinha, das Pescas e do Turismo, as Comissões de Coordenação Regional e os vários municípios que confinam com a orla costeira. Terceiro, a divisão do litoral, que constitui um todo homogéneo, em diferentes partes, submetidas a regulamentos distintos, «cria descontinuidades indesejáveis na gestão de um sistema biofísico coeso e indivisível, para além de gerar problemas difíceis de resolver no quadro legislativo actual, no que respeita à compatibilização de prioridades e à coerência de procedimentos»⁴⁵⁴. Isto porque as instituições envolvidas tem perspectivas e interesses muito diversos, que dificilmente podem coexistir sobre o mesmo território, sobretudo quando se fala de valores económicos/turísticos *versus* a salvaguarda do património natural. Quarto, a necessidade de harmonizar os POOCs com planos já existentes – os Planos Regionais de Ordenamento do Território, os Planos Directores Municipais e outros – torna extraordinariamente problemática a tarefa de gerir as medidas de protecção/contenção de riscos preconizadas para a orla costeira com os «direitos adquiridos a nível de exploração e urbanização»⁴⁵⁵ dessa mesma zona. Por fim, dada a dificuldade de compatibilizar os interesses e a forte pressão dos *lobbies* dos grandes grupos económicos ou das próprias autarquias, verifica-se uma clara falta de vontade política

⁴⁵⁴ Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável, *Reflexão sobre o Desenvolvimento Sustentável da Zona Costeira*, Lisboa, 2001, p. 7.

⁴⁵⁵ Id., *Ibid.*, p. 8.

para sustentar estratégias ambientalmente pertinentes, como pôr fim à construção de novos empreendimentos em áreas naturais vulneráveis, a concretização de expropriações/demolições e a aplicação efectiva das opções de retirada programada.

Num artigo publicado no *Expresso*, em 2004, Luísa Schmidt denunciava os atropelos e contradições das práticas ocorridas no litoral, onde se gastavam milhões de contos para a realização de obras de protecção costeira a fim de segurar meia dúzia de residências secundárias erguidas sobre dunas activas ou reforçar falésias em desmoronamento, para em seguida se autorizar a duplicação da carga de construção nessas mesmas praias⁴⁵⁶.

2.3.3. Manutenção da linha de costa actual

Face às densidades urbanas que se concentram na orla marítima, à deficiência do abastecimento sedimentar, à subida do nível médio do mar e ao alastramento da erosão costeira no último século, prevê-se nos próximos tempos o agravamento das situações de risco envolvendo pessoas e bens, no caso da ocorrência de episódios de alta energia (grandes temporais, sismos e maremotos). Em 2002, o Projecto SIAM – destinado a avaliar os impactos das alterações climáticas em Portugal continental e a propor medidas de adaptação e mitigação – apresentou os resultados do seu trabalho. No que diz respeito às zonas costeiras, os investigadores concluíram que os impactes das alterações climáticas isoladamente não são uma grande ameaça para o litoral português; mas, em associação com as pressões antropogénicas tornar-se-ão um sério risco para as populações, já que uma das suas mais importantes consequências - a subida do nível médio do mar - se reflectirá com grande probabilidade no aumento da frequência, da potência e da intensidade dos temporais, assim como contribuirá para o acréscimo da força das ondas e dos danos causados pelas cheias ao longo da costa. Nos sectores da orla marítima afectados pelo deficiente abastecimento sedimentar, aqueles fenómenos terão graves repercussões. A aplicação do método de Nicholls à situação portuguesa permitiu determinar que cerca de 67% da linha de costa está em risco de recuo por acção da erosão, havendo tendência para que esta se estenda a áreas onde hoje é ainda um problema. As áreas mais vulneráveis e de maior risco são o litoral a norte de

⁴⁵⁶ Luísa Schmidt, “(De)pressões do litoral”, Revista *Única*, suplemento do *Expresso*, n.º 1658, 07-08-2004.

Lisboa e o Algarve, especialmente no sector a leste dos Olhos de Água⁴⁵⁷ (Fig. 62). As consequências socioeconómicas deste cenário serão particularmente graves para sectores como o turismo, a navegação, as áreas portuárias e várias actividades marítimas⁴⁵⁸.

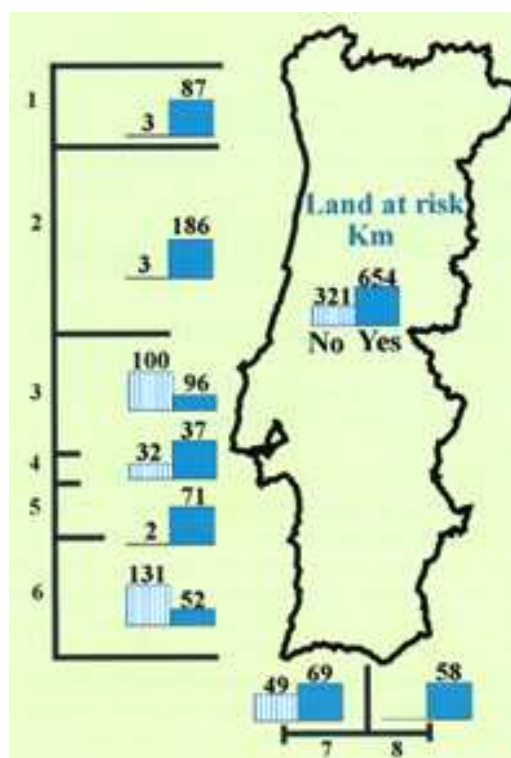


Figura 62. Mapa sobre a distribuição das zonas de risco pelos diferentes trechos da orla costeira portuguesa e resumo da informação a nível nacional, com base na aplicação do método Nicholls (César Andrade, Conceição Freitas *et alii*, "Coastal Zones...", p. 207)

Perante estes dados (preocupantes) a questão que se tem vindo a debater é que atitude tomar em relação ao processo de recuo da linha de costa: protecção, adaptação ou retirada? No último século, a estratégia das autoridades têm sido maioritariamente a de proteger o litoral – através da construção de obras de engenharia costeira –, sempre que há populações ameaçadas. Contudo, esta opção não só exige o gasto de verbas avultadas, como também tem conduzido à artificialização das paisagens naturais e à amplificação da erosão costeira nos sectores a sotamar dos locais de implantação dos esporões. O abandono de determinados sectores - onde os riscos são maiores – é em termos ambientais a melhor solução, mas revela-se a nível político e socioeconómico de

⁴⁵⁷ César Andrade, Conceição Freitas *et alii*, "Coastal Zones", *Climate change in Portugal. Scenarios, impacts and adaptation measures - SIAM Project*, editores F.D. Santos, K. Forbes, R. Moita, Lisboa, 2002, pp. 213-214.

⁴⁵⁸ J. Alveirinho Dias, *Portugal e o mar. A importância da Oceanografia para Portugal*, Faro, 2003, pp. 12 e 13.

difícil aplicação. Com efeito, apesar de estar previsto, em alguns Planos de Ordenamento da Orla Costeira, a retirada planeada de certas populações – S. Bartolomeu do Mar, Pedrinhas, Cedovém, Paramos, Esmoriz, Cortegaça, Cova do Vapor e Ilha de Faro⁴⁵⁹ –, são poucos os casos em que houve uma efectiva desocupação das zonas de risco. Por vezes, o avanço do mar e a destruição de bens aceleram estes processos ajudando a ultrapassar situações de conflito entre os poderes central e local e obrigando a procurar soluções que passam pelo realojamento das populações. O caso da Fuzeta é exemplo disso: a destruição de parte das suas casas pela força das ondas, no inverno de 2009/10, veio antecipar a demolição prevista pelo Programa Polis Ria Formosa que planeava a retirada de todas as construções ali existentes⁴⁶⁰.

Nos últimos anos, a comunidade científica tem manifestado a sua preferência por uma estratégia de cooperação com as forças da natureza (*building with Nature*), que diminua ou elimine o impacto negativo das acções antrópicas e permita o estabelecimento de um novo equilíbrio dinâmico. Esta opção preconiza, para além da adopção de uma política de gestão integrada do litoral (e do território), a implementação de medidas concretas para a conservação da linha de costa, nomeadamente a realimentação artificial de praias, pela injeção de volumes de areias que permitam a reconstituição natural do sistema e a reposição dos quantitativos envolvidos na deriva litoral; a transposição (ou *by-passing*) de areias dos molhes, transferindo para as zonas em défice a sotamar os sedimentos acumulados a barlamar dos esporões; e a recuperação dos cordões dunares, a fim de que estes sistemas possam continuar a cumprir o seu papel de barreiras naturais contra o avanço do mar⁴⁶¹. Do mesmo modo, a legislação em vigor tem procurado dinamizar, por razões ambientais e de defesa costeira, acções com vista à regeneração das dunas, mediante a demolição de construções que impedem a sua evolução natural, a reposição do coberto vegetal, a colocação de paliçadas, o controlo dos acessos às praias, a proibição de pisoteio por pessoas e veículos e o reperfilamento de relevos para contrariar o desenvolvimento de corredores de erosão eólica. Em prática há já vários anos na orla litoral portuguesa, o relativo sucesso destes trabalhos tem incitado a desenvolver outras actividades deste tipo. Na Ria Formosa, por exemplo, foram empreendidas várias intervenções de carácter dinâmico tendentes a melhorar o funcionamento do sistema natural das ilhas barreira,

⁴⁵⁹ Fernando Veloso Gomes, “A gestão da zona costeira portuguesa”..., p. 87.

⁴⁶⁰ *Barlavento Online*, 14-04-2010.

⁴⁶¹ J. Alveirinho Dias, “A evolução actual do litoral português”..., p. 24; Id., Óscar Ferreira e Ana Ramos Pereira, *Op. cit.*, pp. 153-158.

fortemente afectado pelas actividades antrópicas, e diminuir a sua vulnerabilidade aos galgamentos. Os processos utilizados permitiram a rápida naturalização da zona intervencionada e a preservação dos valores estéticos ambientais, sem a desvantagens das intervenções de tipo estático⁴⁶².

No que concerne à manutenção da linha de costa actual e à preservação deste meio não há respostas técnicas perfeitas. «Como em muitos outros domínios, todas as soluções apresentam aspectos positivos e negativos que terão de ser equacionados e ponderados, num esforço de maximizar os primeiros e mitigar os segundos. Será necessário considerar avaliações de custo/benefício, pese embora a dificuldade em quantificar muitos dos aspectos envolvidos»⁴⁶³. Mas, uma coisa é certa, algo terá de ser feito para evitar (diminuir) os riscos que impendem sobre as populações e as actividades económicas instaladas na faixa marítima portuguesa.

⁴⁶² L. Ramos e J. Alveirinho Dias, “Atenuação da vulnerabilidade a galgamentos oceânicos nos sistema da Ria Formosa mediante intervenções suaves”, *3.º Simpósio sobre a Margem Ibérica Atlântica*, Universidade do Algarve, Faro, 2000, pp. 361-362.

⁴⁶³ Fernando Veloso Gomes, “Ordenamento do litoral e protecção costeira”..., p. 153.

Parte II - Evolução da ocupação histórica do litoral algarvio na época contemporânea

A) Algarve, caracterização de um território: vivências e representações

Os vários estudiosos que se interessam pelo território algarvio nas suas diferentes perspectivas têm destacado antes de mais a individualidade histórica e geográfica desta terra. A integração tardia nos domínios de Portucale (1249-50), os particularismos do regime senhorial na região e a marginalidade face ao restante território nacional, do qual estava separado por uma serra, prolongada por vastas charnecas e pastagens – uma e outras praticamente desertas –, confinaram o Algarve a um isolamento físico e humano quase insular⁴⁶⁴, justificando a manutenção da designação “reino” até aos finais da monarquia e acentuando a sua autonomia e especificidades. Num país que cedo definiu as suas fronteiras, a região meridional distinguia-se pela disposição do relevo, aberto ao mar e fechado para o interior em relação aos territórios adjacentes; pela amenidade do clima; pela feição tipicamente mediterrânica da cobertura vegetal; pelo tipo de culturas praticadas; pela disposição do intenso povoamento; pela vida urbana ligada ao mar e à exploração de uma economia rural; e pela reminiscência da presença árabe nas casas, nos campos, nas técnicas agrícolas, nos utensílios e nas palavras⁴⁶⁵.

A identidade algarvia – marcada na paisagem e na cultura do seu povo – permaneceu viva pelo século XX adentro, favorecida pelo isolamento propiciado pelas dificuldades de comunicação (terrestre) e por razões várias que se prendem com os contextos nacional e internacional vigentes até quase à segunda metade daquela centúria. Estas condições favoreceram a continuidade de uma série de características que imprimiram uma imagem de imutabilidade secular no espaço algarvio, definida em função das suas actividades económicas tradicionais e dos modos de vida da população. Nas descrições do Algarve, desde a idade moderna aos tempos mais recentes, regista-se o perpetuar de um quadro bucólico que representa uma terra intrinsecamente ligada às fainas do mar e ao cultivo dos campos, sobretudo à pesca nas armações do atum e às práticas agrícolas relacionadas com o manejo dos pomares e das culturas de sequeiro. Já Oliveira Martins na sua *História de Portugal* escrevia que o algarvio vivia sobre o mar «mercanejando, pescando, contrabandeando» enquanto nos campos cresciam a figueira,

⁴⁶⁴ A.H. de Oliveira Marques, “Para a história do Algarve medieval”, *Actas das I Jornadas de História Medieval do Algarve e Andaluzia*, s.l., 1987, p. 55.

⁴⁶⁵ Carminda Cavaco, *O Algarve Oriental. As vilas, o campo e o mar*, vol. I, Faro, 1976, pp. 13-14.

a amendoeira, a laranjeira, a alfarrobeira e a palma, cujos produtos eram comercializados e trocados por dinheiro. Também António Sérgio reforçava esta vocação marítima das gentes do sul baseada na pesca e no sal, associada a uma exploração agrícola que fazia do solo um jardim de primícias⁴⁶⁶. Do mesmo modo, Orlando Ribeiro veiculava a importância da economia rural naquele território, com base nas hortas, pomares e plantas de sequeiro, a despeito da faina e da navegação que constituíam a riqueza dos aglomerados populacionais da orla costeira. Realidades distintas, mas complementares, decisivas para o sucesso e autonomia económica da província, que Nemésio sintetizou na expressão “praia e pomar” para definir a essência das produções do Algarve⁴⁶⁷.

Apesar das vincadas marcas de permanência de um certo tipo de vida que durante séculos regulou as relações do homem com o meio envolvente, o Algarve não permaneceu imóvel e estagnado perante a realidade externa. A existência de uma população marítima e a vocação comercial das suas cidades e povoações costeiras favoreceram a comunicação e as trocas com as terras mais próximas – a Andaluzia, o Norte de África e Lisboa – permitindo o acesso à inovação técnica e às ideias em voga. A introdução de novos instrumentos agrícolas, o desenvolvimento da indústria de conservas, o aparecimento da navegação a vapor, a chegada do caminho-de-ferro e de tantas outras novidades de cariz político, social e cultural, provocaram alterações no quadro económico e mental da província. Mas esta abertura ao exterior constituía também ela parte intrínseca da especificidade algarvia, porque desde cedo inscrita na sua história e integrada no desenvolvimento e progresso da região. O Algarve da primeira metade do século XX caracterizava-se pelo equilíbrio dos elementos de continuidade e mudança que se inscreviam de forma harmoniosa na sua existência secular, sem provocar rupturas com a tradição, quer nas formas de tratamento da paisagem, quer no modo de vida das populações. Foi sobretudo o fenómeno do turismo de massas, que despontou em meados dos anos 60, o responsável por imprimir uma reviravolta brusca e inexorável no quotidiano algarvio, originando a transformação radical de um mundo que permanecera até ali arredado das mutações económicas, sociais, demográficas, urbanísticas e ambientais, que a afirmação da vilegiatura marítima fizera despontar nos litorais da Europa e de Portugal, quase dois séculos antes.

⁴⁶⁶ Oliveira Martins, *Op. cit.*, p. 52.; António Sérgio, *op. cit.*, pp. 121-123.

⁴⁶⁷ Orlando Ribeiro, “Portugal”, *O Mediterrâneo e o Atlântico...*, p. 162; Vitorino Nemésio citado por José Mattoso, Suzanne Daveau e Duarte Belo, *Portugal – Sabor da Terra. Algarve*, s.l., 1997, p. 18.

O Algarve passou a integrar os circuitos do turismo internacional, em finais dos anos 50, quando, após a II Guerra Mundial, restabelecidas as economias dos países ocidentais, houve condições para retomar o interesse pelas viagens. Assistiu-se então a um verdadeiro *boom* turístico, gerado pelas nações mais ricas, que procuravam preferencialmente os destinos com “sol e mar”, ao longo da bacia mediterrânica. A tentativa de diversificação da oferta por parte das operadoras turísticas dos países do Norte da Europa, que se traduziu na busca de estâncias balneares ainda não saturadas, e a inauguração do aeroporto de Faro (1965), encurtando a distância entre os centros emissores de turistas e as praias algarvias, explicam em parte o impressionante crescimento da procura estrangeira a partir de 1962. Segundo dados de Carmina Cavaco, a evolução da clientela na hotelaria do distrito de Faro registou 30.000 dormidas de estrangeiros em 1960, 500.000 em 1967, 1.114.000 em 1970 e 1.494.000 em 1972. Quanto à nacionalidade destes turistas manifestou-se desde cedo uma clara preponderância dos ingleses, seguidos dos alemães, sendo ainda frequentes americanos, franceses, suíços, canadianos e belgas. Simultaneamente, o Algarve foi ganhando adesão enquanto destino de férias dos portugueses: nos anos 70, embora a preferência por esta região fosse inferior à da Costa Verde, Costa da Prata e Montanhas, era para ali que convergia a maior percentagem das classes alta, média alta e alguns elementos da classe média inferior, sendo também aquela que possuía o raio de influência mais lato, estendendo-se a todo o sul e centro do país e a alguns grupos abastados do norte litoral, nomeadamente do Porto, Aveiro e Braga⁴⁶⁸.

Perante a importância crescente do turismo externo na economia nacional e em face do exemplo dos ganhos obtidos com esta indústria em outros países do Mediterrâneo – Espanha, França, Itália -, o governo português apadrinhou o desenvolvimento do sector no Algarve, apoiando as iniciativas privadas e dinamizando acções de propaganda através dos serviços oficiais e das Casas de Portugal no estrangeiro. A fim de dotar a região das infra-estruturas necessárias, especialmente no que diz respeito ao aumento da capacidade hoteleira, a província algarvia foi classificada, no Plano de Fomento Intercalar de 1965-67 (e nos que se seguiram), como zona turística prioritária. Para além destas medidas gerais, as autoridades esforçaram-se por dotar o Algarve de um conjunto de instrumentos de gestão e controlo a nível do

⁴⁶⁸ Carmina Cavaco, “O turismo em Portugal. Aspectos evolutivos e espaciais...”, pp. 260, 265 e 270; Id., “Geografia e turismo no Algarve. Aspectos contemporâneos”, Separata de *Finisterra. Revista Portuguesa de Geografia*, vol. IV, - 8, Lisboa, 1969, p. 237.

turismo e da urbanização. Foram assim efectuados vários estudos e planos com o intuito de analisar a evolução da procura turística na região e de preparar o acolhimento de um grande fluxo de gente.

A dimensão extraordinária do fenómeno turístico no Algarve teve impactos profundos na vida da província, constituindo um factor determinante «na mutação das paisagens e das estruturas urbanas e sociais do litoral»⁴⁶⁹. A organização sócio-económica baseada no mundo rural e nas pescas foi substituída pela terciarização das actividades, relacionada com a prestação de serviços na área do turismo e da construção civil. Grande parte da população da serra e do barrocal abandonou os seus ofícios tradicionais para buscar na orla novas oportunidades de emprego. Amplos sectores da faixa costeira foram urbanizados e as antigas povoações marítimas expandiram-se muito para lá dos seus limites anteriores. A descoberta do Algarve pelo turismo significou a transformação irreversível de um território cuja marginalidade, em relação ao resto do país e da Europa, havia ajudado a preservar e manter com um certo cunho de originalidade. À semelhança do que se passou na costa espanhola, a afluência maciça de nacionais e estrangeiros e a valorização excessiva do litoral implicou a descaracterização dos elementos naturais e culturais que constituíam os motivos das primeiras visitas e criou um espaço artificializado que, embora possuindo elementos positivos e mantendo alguns atractivos, se assemelha muito pouco à realidade que antecedeu a fase do turismo de massas.

⁴⁶⁹ Id., *Ibid.*, p. 216.

1. Continuidades e mudanças no espaço algarvio antes da afirmação do turismo de massas

1.1. As características do povoamento

O povoamento urbano algarvio cedo se definiu na fímbria do litoral ou em áreas mais afastadas, mas acessíveis através de cursos de água navegáveis. Explica-o a importância das actividades marítimas – a pesca e as salinas –, bem como a possibilidade de exportação dos produtos da terra através das rotas comerciais associadas aos portos do Algarve. Herança da presença árabe, reforçada pela posição estratégica da província em relação às trocas entre o Mediterrâneo e o Atlântico e às praças do Norte de África, no período de Quinhentos, a região possuía já um elevado nível de urbanização (para os padrões da época), estando as suas cidades e vilas essencialmente ligadas à comercialização externa das produções agrícolas e piscícolas dos seus *hinterlands*. Romero Magalhães aponta para que, em 1527, 44% da população estivesse concentrada em Lagos, Portimão, Faro e Tavira⁴⁷⁰. Para além destes aglomerados principais, outros ainda viviam em estreita relação com a costa ou com as zonas ribeirinhas – Sagres, Silves, Alvor, Albufeira, Cacela, Castro Marim e Alcoutim –, existindo também alguns povoados de carácter sazonal e precário associados à faina das armações de atum, sardinha e outro pescado. Contudo, apesar da sua vitalidade económica, o desenvolvimento das cidades e vilas costeiras não foi linear, nem crescente. Como se disse, num capítulo anterior, o litoral oferecia grandes atractivos e potencialidades de exploração, mas encerrava também os seus perigos e várias ameaças espreitavam no horizonte. A partir do século XVII, as cidades sofreram um decréscimo populacional acentuado⁴⁷¹, em resultado das migrações para a zona serrana, razão pela qual se assistiu a uma desurbanização e ruralização da sociedade algarvia e dos seus modos de vida. O motivo desta viragem nos hábitos de povoamento prendeu-se essencialmente com a perda de capacidade de atracção do litoral.

Com efeito, as cidades portuárias eram então praças abertas ao exterior e ao contágio das muitas epidemias que grassavam no mundo africano e europeu. Os barcos que aportavam ao Algarve traziam não só as riquezas de outros mercados, mas

⁴⁷⁰ Joaquim Romero de Magalhães, *O Algarve económico 1600-1773*, Lisboa, 1988, p. 103.

⁴⁷¹ Em 1591 a importância demográfica das cidades caí para os 37%. Sendo que a grande quebra se dá depois de 1631, ano em que fica pelos 29%. 21% em 1672, uns 19% em 1717, 20% em 1758, só 18% em 1776. A recuperação aparece em 1798, com 22%. Id., *Ibid.*, p. 104.

carregavam com frequência a peste, que rapidamente se espalhava pelo espaço urbano semeando a morte. Nesta época também, algumas alterações na economia-mundo fizeram transitar os circuitos comerciais de relevo dos países peninsulares – Portugal e Espanha – para o Norte da Europa, enfraquecendo a posição estratégica do Algarve no quadro destas operações. As rotas de navegação com influência na esfera económica algarvia foram ainda afectadas pelo incremento das actividades de corso e pirataria, que se revelaram um verdadeiro flagelo para as populações costeiras até às primeiras décadas de Oitocentos. Tais incursões afectavam não só os pescadores e navegantes como também aqueles que viviam junto ao litoral⁴⁷². A proximidade do Norte de África, as condições meteorológicas, o estado do mar durante o verão e as características da costa – permitindo o fácil desembarque a coberto de pequenas enseadas ou em extensas praias de areia – propiciaram os actos de pilhagem, pondo em risco cidades, aldeias e casais dispersos⁴⁷³. Os arraiais das armações de pesca, locais onde se concentrava muita gente e uma vasta riqueza piscícola, eram presas extremamente apetecíveis, e os ataques sucessivos a estas povoações sazonais, bem como a falta de braços por causa da deslocação de pessoal para a colonização das novas terras (conquistadas ou descobertas) e/ou a sua incorporação forçada no exército durante o período filipino, conduziram à decadência das pescarias, constituindo um factor acrescido para o abandono das terras do litoral⁴⁷⁴.

No princípio do século XVII, as gentes que permaneciam na orla costeira concentravam-se junto de fortalezas ou nas áreas urbanas protegidas por muralhas. Ao

⁴⁷² A *Gazeta de Lisboa* atesta inúmeros episódios de pirataria e suas consequências para o comércio local: «Em 2 de Março deu à costa no Reino do Algarve na vizinhança de Faro, uma embarcação que vinha das Ilhas carregada de trigo, e outras fazendas, Mestre Pedro Antunes, para escapar a duas fragatas Argelinas que a perseguiam; E por estarem os mares bravos se afogaram nove pessoas, E se perdeu toda a carga», 01-04-1717, p. 100; «Dois corsários de Argel, que cruzavam nestas costas, apresaram a 13 do corrente pelas dez horas do dia sobre o Cabo de S. Vicente uma balandra Holandesa, que vinha de Roterdão, carregada de géneros daquele país para esta Vila, onde determinava carregar frutos deste Reino», 02-10-1721, p. 320. No *Diário das Cortes Gerais e Extraordinárias da Nação Portuguesa*, em 1822, é expressa a preocupação com as epidemias vindas do exterior, o receio pelo corso e, mesmo, a utilização de corsários por Portugal; n.º 236, 27-11-1822, pp.3232 e 3245.

⁴⁷³ Segundo Frei João de S. José, em *Corografia do Algarve* (1577), Alcantarilha e os locais vizinhos foram saqueados pelos mouros em 1550, também Cacula, freguesia cujos habitantes se derramavam por quintas e casais dispersos, era lugar pouco seguro por causa dos frequentes desembarques de piratas. In “Duas Descrições do Algarve do século XVI”, apresentação, notas e glossário de Manuel Viegas Guerreiro e Joaquim Romero de Magalhães, *Cadernos da Revista de História Económica e Social*, Lisboa, n.º 3, 1983

⁴⁷⁴ Em 1633 escreve o conde do Prado que as armações são «mui infestadas de mouros», que cativam a gente que nelas anda, «queimando-lhes a redes e os barcos». Poucos anos depois a pescaria vai-se «impossibilitando, porque se não pode navegar e trazer os atuns às lotas». Citado por Joaquim Romero de Magalhães, *O Algarve económico...*, p. 82; Fausto Costa, *A pesca do atum nas armações da costa algarvia*, Lisboa, 2000, p. 63.

longo de toda a costa, desenvolveram-se sistemas de defesa e vigilância, com a construção de fortificações e atalaias e o patrulhamento das praias a cavalo. O corso e as operações militares de defesa perturbavam o dia-a-dia das populações, fazendo-as viver em sobressalto e obrigando a um estado de alerta constante. Em Sagres, por exemplo, «por ser mui grande a escala, os mouros e turcos e corsários acod[ia]m sempre à paragem desta vila e do cabo de S. Vicente para fazerem seus saltos e roubarem os navegantes e os cativarem». Assim, «quando os rebates dura[va]m nesta paragem de Sagres e Cabo, v[inha]m bandeiras a pé e gente de cavalo da cidade de Lagos a defender a entrada e em guarda da costa»⁴⁷⁵. Em 1774, diz-se que, por temor aos mouros, se encontrava quase despovoada a costa a ocidente de Lagos e que havia áreas junto ao mar sem cultivo, cobertas de matos, e muitas praias vazias, sem pescadores⁴⁷⁶. A Guerra da Restauração e os recrutamentos forçados incentivaram também as gentes a fugir para as zonas do interior, onde se tornava mais fácil escapar às autoridades encarregadas das mobilizações.

Tendo em conta todos estes factores – o corso, as guerras, a decadência das pescarias e do comércio –, as cidades costeiras perderam o seu dinamismo e poder de atracção: Lagos foi profundamente atingida pela crise das armações de atum, Tavira viu desaparecer o seu frutuoso comércio marítimo em consequência do assoreamento do rio⁴⁷⁷, apenas Faro e Portimão conseguiram manter parte das suas actividades portuárias, com base na exportação dos produtos dos seus *hinterlands*. Por outro lado, o processo de ruralização das populações teve consequências benéficas para a economia agrícola, na medida em que o crescimento se passou a fazer sentir sobretudo nos campos e nas freguesias do interior⁴⁷⁸. Áreas do barrocal e da serra – como Silves, Messines, Alte, Martim Longo e Alcoutim – destacaram-se das regiões de menor densidade populacional, ao mesmo tempo que se consolidava o povoamento das terras mais ricas e de agricultura mais variada – Estói, Loulé e Boliqueime⁴⁷⁹. A ocupação da serra foi sempre escassa, mas na segunda metade do século XVIII, o Algarve estava mais preenchido desde o interior à orla costeira, graças ao aumento da população e a uma maior distribuição geográfica desta.

⁴⁷⁵ Henrique Fernandes Sarrão, *História do Reino do Algarve* (circa 1600) in “Duas Descrições do Algarve do século XVI”..., p. 142.

⁴⁷⁶ Joaquim Romero de Magalhães, *O Algarve económico...*, p. 89-94 e 83. É possível que os efeitos dos tsunamis (principalmente o de 1755) tenham também contribuído para esta desertificação.

⁴⁷⁷ Id., *Ibid.*, pp. 107-108.

⁴⁷⁸ Id., “A conjuntura económica...”, p. 257.

⁴⁷⁹ Id., *O Algarve económico...*, p. 117.

A partir de meados de Setecentos, o litoral começou a recuperar moradores, ao abrigo das fortalezas - de S. João de Tavira em Cabanas, de Armação de Pêra, de N. S. da Encarnação no Carvoeiro, de S. João de Ferragudo na Meia Praia, da Ponta da Bandeira em Lagos, de N. S. da Luz no Burgau, do Zavial e da Carrapateira⁴⁸⁰ -, instalaram-se almadras e povoações de pescadores. A pirataria perdeu parte do seu fôlego (embora continuasse a ser uma preocupação permanente) e as cidades fortificadas e preparadas para evitar as agressões retomaram o controlo sobre as actividades marítimas e agrícolas, convertendo-se uma vez mais em pólos de desenvolvimento. Ao longo da costa, como reflexo do dinamismo das pescas, surgiram novos aglomerados populacionais – Monte Gordo, Olhão, Fuzeta, Quarteira, Ferragudo⁴⁸¹ – constituídos por habitações de carácter precário - simples cabanas -, que se foram estruturando num tipo de construções mais sólidas à medida que estes povoados conquistavam um lugar no espaço político, administrativo e económico da província.

Em meados do século XIX, de acordo com as descrições da época⁴⁸², as cidades e vilas costeiras do Algarve – Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira, Vila Real de S. António – tinham uma estrutura económica baseada na pesca e na exploração do sal, no comércio de cabotagem e na exportação dos produtos da terra provenientes das regiões do interior. Em relação a períodos anteriores observava-se o crescimento e aumento populacional dos núcleos urbanos mais antigos, a multiplicação do povoamento na orla costeira com o aparecimento de novos aglomerados e a dispersão por quintas e casais das populações de determinadas freguesias.

1.2. O Algarve económico

1.2.1. A agricultura

O Algarve agrícola é formado por uma composição tríplice – litoral, barrocal e serra - em que determinados tipos de produções se distribuem de acordo com as características locais dos solos, num equilíbrio secular, que marca de forma inexorável a

⁴⁸⁰ Valdemar Coutinho, “As fortalezas da costa algarvia durante o período das economias-mundo centradas em Amsterdão e em Londres”, *O Algarve da antiguidade aos nossos dias...*, p. 265.

⁴⁸¹ Joaquim Romero de Magalhães, *Op. cit.*, pp. 101-115

⁴⁸² João Baptista da Silva Lopes, *Corografia ou memória económica, estatística e topográfica do Reino do Algarve*, Lisboa, 1841; e Charles Bonnet, *Memória sobre o Reino do Algarve. Descrição geográfica e geológica*, estudo introdutório de José Vilhena Mesquita, tradução, actualização e notas de M.^a Armanda Viegas, s.l., 1990.

paisagem dos campos. Antes da introdução da agricultura moderna no século XX, a economia rural algarvia era determinada pelo predomínio de pomares e produtos hortícolas, culturas de sequeiro e lavoura cerealífera, acompanhada do aproveitamento de madeiras, da cortiça, do mel e da cera⁴⁸³.

Na orla, nos terrenos de aluvião e calcário, dominava a pequena e média propriedade e a exploração agrícola com base na policultura, orientada para o auto-consumo e a produção de excedentes para abastecimento dos mercados citadinos. A existência de água determinava o tipo de produções: em terrenos regados associavam-se as hortas aos pomares de laranjeiras, nespereiras, ameixeiras, pessegueiros, limoeiros e romãzeiras. Nas terras de sequeiro, às culturas arvenses - como a figueira, a alfarrobeira, a amendoeira e a oliveira - congregavam-se, nos espaços intercalares, os cereais e as leguminosas, com base na alternância de culturas. Nos vales e tratos menos esqueléticos da serra cultivavam-se os cereais: trigo, cevada e centeio. Os terrenos de pousio, matos, montados e manchas florestais, que revestiam grande parte da zona serrana, serviam para o pascigo do gado e o aproveitamento de madeiras e cortiças, complementando a economia cerealífera que constituía a base da economia daquelas populações⁴⁸⁴.

As culturas e produções que constituíam o esteio do sistema alimentar da região, instaladas aqui desde a antiguidade, mantiveram-se ao longo do tempo com poucas alterações, sofrendo apenas alguns reajustamentos em função das exigências do mercado. A estabilidade e equilíbrio deste ecossistema – de feição mediterrânea – resultava de uma feliz associação de espécies a um meio nem sempre fácil para a produção vegetal, permitindo o aproveitamento integral do espaço agricultado⁴⁸⁵. Esta coexistência secular deu origem à construção de um conjunto de paisagens típicas do território algarvio, descritas pelas fontes - com grandes semelhanças - desde o século XVI até meados do século XX. Assim, em 1577 e 1600, as corografias do Algarve davam notícia da existência de «muitos figueirais, amendoais, vinhas e terras de pão»⁴⁸⁶, estando a terra povoada de «muitas fazendas, quintas, hortas e pomares» que produziam «figo, azeite e amêndoa e outros frutos de carregaço»⁴⁸⁷. Enumeração não

⁴⁸³ Joaquim Romero de Magalhães, “Alguns aspectos da produção agrícola no Algarve: fins do século XVIII – princípios do século XIX”, Separata da *Revista Portuguesa de História*, t. XXII, Coimbra, 1987, p. 1.

⁴⁸⁴ Tomás Cabreira, *O Algarve económico*, Lisboa, 1918, p. 61 e 69; Joaquim Romero de Magalhães, *O Algarve económico*..., pp. 140 e 174.

⁴⁸⁵ Pedro Simões, “O sistema pluvial silvo-agro-pecuário do barrocal algarvio”, *O Algarve na perspectiva da Antropologia Ecológica*, s.l., 1989, pp. 340 e 345.

⁴⁸⁶ Frei João de S. José, *Op. cit.*, p. 58.

⁴⁸⁷ Henrique Fernandes Sarrão, *Op. cit.*, p. 167 e 169.

muito diferente fazia Silva Lopes, em Oitocentos, ao registar as culturas e produções da terra: vinhas, figueiras, alfarrobeiras, amendoeiras, castanheiros, oliveiras, pomares de citrinos e palma⁴⁸⁸. Este cenário rural de longas tradições seria mais tarde utilizado para ilustrar os cartazes publicitários do Algarve e para encher páginas de propaganda louvando as belezas deste idílio campestre.

1.2.2. Pescas e conservas

O litoral algarvio tem condições naturais particularmente favoráveis ao exercício da pesca, sendo esta uma das principais actividades económicas da população desde os tempos mais antigos.

A costa a oeste de Lagos, batida pelo vento, sujeita a vagas alterosas, foi até finais do século XIX, fracamente explorada por algumas armações de atum, xávegas e aparelhos de anzol. Não existindo aqui povoações de pescadores, recorria-se à gente do campo na época da faina⁴⁸⁹. Já a zona da baía de Lagos – incluindo Salema, Almadena, Burgau, Senhora da Luz, Porto de Moz e Alvor – era rica em armações de pesca do atum, muitas de sardinha, artes de arrastar para a terra e embarcações que se empregavam na pesca ao anzol. Os núcleos piscatórios de Portimão e Ferragudo exploravam o sector oriental da baía de Lagos. Aqui, como ao longo de toda a orla marítima algarvia, os locais de pesca indicados por Baldaque da Silva, no relatório sobre o *Estado actual das pescas em Portugal*, não passavam, na maioria das vezes, de simples abrigos naturais, em que os barcos varavam na praia, sem que existisse qualquer estrutura portuária de apoio. Exceptuavam-se, obviamente, os portos de Lagos, Portimão, Faro, Olhão e Vila Real de S. António.

Segundo o mesmo autor, entre a foz do rio Arade e o cabo de S. Maria estendia-se um sector costeiro importante do ponto de vista piscatório. Ao longo deste, lançavam-se periodicamente, armações de atum e sardinha - no Carvoeiro, Pedra da Galé, Albufeira, Valongo, Quarteira, Forte Novo e Ramalhete -, daqui saíam também embarcações para a pesca marítima ao anzol e para o lançamento de artes de arrastar - em Armação de Pêra, Albufeira e Quarteira - depois puxadas para a praia pelas gentes locais. Nos bancos e canais da ria de Faro explorava-se grande abundância de peixe e mariscos. Em alguns sítios estratégicos, estavam instalados povoados piscatórios de

⁴⁸⁸ João Baptista da Silva Lopes, *Op. cit.*, pp. 134-151.

⁴⁸⁹ Baldaque da Silva, *Op. cit.*, p. 145.

carácter sazonal – os arraiais – associados aos trabalhos das armações, por exemplo, na Pedra da Galé, Oura, Olhos de Água, Ramalhete e Barreta (Fig. 63).



Figura 63. Representação das armações da costa do Algarve em 1898 segundo trabalho de levantamento feito pelo Rei D. Carlos (*Resultados as investigações científicas feitas a bordo do yacht Amélia. Pescas marítimas, I - A pesca do atum no Algarve em 1898* apud Carlos Diogo Moreira, *Op. cit.*)

A costa a nascente do cabo de S. Maria era ainda mais relevante do que a anterior, já que aqui se concentravam os principais portos de pescarias do Algarve: «Olhão, Fuzeta e Tavira [eram] centros de pesca de enorme actividade que em todo o continente somente pod[iam] ser comparados com a Póvoa do Varzim, Peniche, Lisboa, Sesimbra e Setúbal»⁴⁹⁰. Os pescadores de Olhão exerciam a sua indústria nas águas costeiras fronteiras e no mar alto que se estendia até ao norte de África. Ao longo da ilha de areia da Armona, diante da Fuzeta, lançavam-se três armações de sardinha. Os homens de Tavira dedicavam-se à pesca do alto com aparelhos de anzol e à pesca costeira, deitando armações de atum na ilha fronteira e utilizando as artes de arrastar no litoral que se estendia da Armona a Monte Gordo. Às armações do Livramento, do Barril e da Abóbora estavam associados arraiais de barracas e varadouros de embarcações. Em Cacela e Torre Velha lançavam-se armações de sardinha. Monte Gordo era famoso pela prodigalidade das suas pescarias, entregando-se os seus habitantes à exploração das águas costeiras com artes de arrastar. Vila Real de S. António recebia grande volume de peixe dos portos adjacentes, polarizando-se como centro do atum fresco algarvio, destinado ao mercado espanhol e às fábricas de conservas⁴⁹¹.

⁴⁹⁰Id., *Ibid.*, p. 157.

⁴⁹¹Id., *Ibid.*, pp. 144-164.

Segundo Carminda Cavaco, as primeiras destas indústrias foram instaladas em Vila Real de S. António, em 1879. Difundido-se, na década de oitenta, por outras localidades como Lagos, Portimão, Quarteira, Armação de Pêra, Carvoeiro e Olhão. A maioria acabou por ter vida breve, os centros conserveiros que perduraram pelo século XX dentro concentraram-se em Portimão, Olhão e Vila Real⁴⁹².

Nos anos 30 e 40, a faina da pesca – especialmente o copejo do atum – e a laboração das indústrias de conserva serviram de bilhete postal para atrair visitantes ao Algarve. Quase todos os artigos de propaganda referiam como imperdível uma visita às fábricas e uma saída ao mar com os pescadores para assistir à matança do peixe (Fig. 64 e 65).



Figuras 64 e 65. O copejo do atum no Algarve
(<http://algarvehistoriacultura.blogspot.com/2009/07/pesca-do-atum-no-algarve.html>)

1.2.3. As actividades comerciais

Em 1850, Charles Bonnet dizia sobre a economia do Algarve: «o principal ramo de comércio é a exportação dos produtos agrícolas. Em primeiro lugar devemos destacar os figos, seguindo-se depois as obras de palma, as amêndoas, as alfarrobas, as uvas passas e vários outros frutos, como as laranjas e uvas, não esquecendo o mel, a cera e até mesmo as canas»⁴⁹³. Todos estes produtos eram exportados por via marítima, já que o tráfego terrestre, com as restantes partes do país, era difícil, moroso e perigoso por causa dos assaltos⁴⁹⁴. O Algarve possuía uma longa tradição a nível do comércio

⁴⁹² Carminda Cavaco, *Op. Cit.*, pp. 295-306 e 338-340.

⁴⁹³ Charles Bonnet, *Op. Cit.*, p. 128.

⁴⁹⁴ Silva Lopes dá conta desdes perigos: «Por causa dos bandidos, que roubavam os correios de Almodôvar para Faro, se mudou a direcção em 1839 tomando o correio do Algarve logo em Beja a

marítimo, estando integrado em diferentes rotas nacionais e internacionais, que permitiam a difusão dos produtos da terra e a chegada daqueles que ali não existiam, sobretudo os cereais, as matérias-primas coloniais e os bens manufacturados. A nível da navegação de cabotagem o principal destino dos navios algarvios era a capital do reino. Quanto ao mercado externo, os mais interessados nos frutos do Algarve eram a Espanha e o Norte da Europa, cujas embarcações afluíam com frequência aos seus portos.

A partir de Setecentos, Portimão e Faro destacaram-se como portos principais no escoamento das produções da província. Lopes da Silva fornece informações preciosas para reconstituir os seus *hinterlands*, no século XIX. Assim, através do rio de Portimão eram exportados: madeira de castanho de Monchique, parte da cortiça do Alentejo, que vinha embarcar a Silves, e os frutos deste concelho - cereais, legumes, milho, azeite, sumagre, fruta de espinho, figo, alfarroba, amêndoa e cana. À Mexilhoerinha da Carregação, na margem esquerda do rio Arade, acorriam as produções das freguesias de Lagoa e de Albufeira, para carregar os navios que ali aportavam. A região a leste de Albufeira, Paderne, Salir, Loulé, era drenada por correntes que afluíam ao porto de Faro, onde concorriam «mais de 50 embarcações estrangeiras a carregar os diversos artigos de produção e indústria do Algarve», nomeadamente frutos secos, cortiça da serra, citrinos, passas de uva, obras de palma e madeira. Através do porto de Olhão remetia-se sobretudo o resultado das pescarias: peixe seco ou salgado com destino ao Porto, peles de peixe para Lisboa e Inglaterra⁴⁹⁵. Pela barra de Vila Real de Santo António saíam embarcações a vapor, de pavilhões vários - dinamarqueses, espanhóis, franceses e alemães, mas sobretudo ingleses –, carregadas de minério proveniente das Minas de S. Domingos. Por ali se escoavam também os réditos agrícolas das regiões próximas do rio – o trigo do Baixo Alentejo (até ao aparecimento do caminho-de-ferro), os produtos frescos das hortas e pomares do Guadiana, lã e peles dos rebanhos da serra, carvão vegetal e cortiça. Na direcção oposta, subindo o rio, provinham do litoral o peixe, o sal, os materiais de construção e alguns géneros alimentares. De outros portos, nacionais (em especial Lisboa) e estrangeiros, chegavam bens comestíveis, produtos coloniais (açúcar, café tabaco) e artigos manufacturados, para guarnecer o sector terciário local - «a drogaria, a mercearia, a loja de panos»⁴⁹⁶. Estes produtos eram

estrada de Mértola, onde embarca no Guadiana e vai desembarcar em Vila Real, largando aqui a mala». *Op. cit.*, nota da p. 354.

⁴⁹⁵ Lopes da Silva, *Op. cit.*, pp. 249, 281, 295, 333 e 342.

⁴⁹⁶ João Carlos Garcia, *A navegação no baixo Guadiana durante o ciclo do minério (1857-1917)*, Tese de Doutoramento em Geografia Humana, FLUP, Porto, 1996, p. 449.

depois distribuídos pelo interior, a partir dos portos fluviais de Castro Marim, Pomarão e Mértola, conduzidos por almocreves, que seguiam trilhos antigos para chegar a aldeolas e casais dispersos pela serra. Apesar do isolamento desta área, pela ausência de estradas carroçáveis, existiam antigas rotas comerciais que permitiam a articulação entre o interior e o litoral: «gado, cereais e pescado circula[v]am com regularidade fazendo a unidade económica da região. Pela circulação se mant[inha] a construção de um Algarve. Porque comercialmente h[avia] um Algarve. Singular»⁴⁹⁷. Esta complementaridade entre as duas regiões – o litoral e a serra - estava já consolidada no século XVI e manteve-se até meados do século XX.

1.3. Transportes e vias de comunicação

Até meados do século XIX, o Algarve partilhou dos mesmos problemas que o resto do país (e até da Europa) a nível da escassez e mau estado das suas vias de comunicação. Contudo, a partir da década de 60 de Oitocentos, o isolamento deste distrito em relação ao restante território nacional acentuou-se progressivamente, na medida em que os meios de transporte modernos, que já então encurtavam as distâncias entre outras províncias, tardaram em aqui chegar, comprometendo o desenvolvimento económico da região.

1.3.1. Os transportes marítimos

Com efeito, até ao final daquele século, o mar constituiu a principal forma de acesso ao Algarve, sendo por esta via que se efectuava o grosso do transporte de mercadorias e passageiros⁴⁹⁸. Como vimos anteriormente, o comércio marítimo desta região beneficiou desde cedo do estabelecimento de rotas regulares entre os seus portos e a capital do reino e vários países da Europa. Os navios que afluíam às cidades portuárias algarvias ofereciam um transporte rápido, seguro e barato entre as diferentes localidades das costas meridional e ocidental, propiciando a troca de produtos regionais e as deslocações daqueles que por razões diversas se viam obrigados a viajar. Em 1853

⁴⁹⁷ Joaquim Romero de Magalhães, *Op cit.*, p. 279.

⁴⁹⁸ O Guadiana teve também grande importância como via de comunicação (designadamente para Lisboa), por ali transitando muitas pessoas e mercadorias. Em determinados períodos era uma via de comunicação bastante mais fácil e segura do que as outras (terra e mar).

foi estabelecida a primeira carreira de vapores entre o Algarve e Lisboa⁴⁹⁹. Contudo a irregularidade dos serviços prestados pela companhia navegadora pouco ou nada veio alterar a situação do tráfego marítimo algarvio, que continuou dependente das embarcações à vela. Só em 1874, com a celebração de um novo contrato de navegação, se estabeleceram as bases de uma carreira frequente que, saindo de Lisboa duas vezes por mês, fazia escala nos portos de Sines, Lagos, Portimão, Faro, Olhão, Tavira e Vila Real de S. António. A mesma empresa era ainda responsável pelos serviços de navegação do Guadiana, mediante uma carreira diária que fazia o trajecto redondo entre Mértola e Vila Real de S. António, com paragens em Alcoutim e Pomarão⁵⁰⁰.

O desenvolvimento dos transportes marítimos – nomeadamente a introdução da locomoção a vapor – e a criação de um serviço regular de navegação subvencionado pelo Estado constituíram importantes melhoramentos no que diz respeito às comunicações do Algarve com o resto do país. No entanto, o aumento da tonelagem das embarcações que frequentavam a costa algarvia veio suscitar sérios problemas no acesso às barras, já que a maioria dos portos do sul se encontrava bastante assoreada. A gravidade da situação era acentuada pela relevância que as relações marítimas detinham na prosperidade da província: a ausência de estradas carroçáveis e de vias férreas, bem como o obstáculo natural constituído pela serra que separava o Algarve do Alentejo, dificultavam sobremaneira as trocas comerciais através do interior do território e convertiam os portos em centros fulcrais da economia regional. Em 1852, esta questão era discutida no Parlamento, chamando-se a atenção para o «estado deplorável em que se acha[vam] os portos do Algarve» e para os prejuízos que tal situação acarretava⁵⁰¹: as entradas e saídas das embarcações carregadas revelavam-se especialmente problemáticas, obrigando ao transbordo das mercadorias e encarecendo os custos de transporte em função do tempo despendido e dos perigos que envolviam estas operações.

⁴⁹⁹ De acordo com alguns estudos feitos sobre estas viagens, na segunda viagem do vapor “Duque do Porto”, em 1853, foram transportados 65 passageiros entre os quais se encontravam «alguns oficiais do exército e da marinha, eclesiásticos, funcionários públicos, negociantes, bacharéis, um advogado, um professor, um cirurgião, um chapeleiro, um alfaiate, um almocreve, penteiros, marítimos, homens sem profissão certa, praças de pré, negociantes espanhóis e marroquinos, um ourives inglês e um francês sem emprego», Luís Filipe Rosa Santos, *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes na segunda metade do século XIX*, Loulé, 1995, p. 17. Em 1860, deslocaram-se entre Lisboa e os portos do Algarve cerca de 1310 passageiros em 32 viagens, o que significa uma média de 40 passageiros por viagem. João Carlos Garcia, *Op. cit.*, p. 352.

⁵⁰⁰ Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar - Direcção Geral da Marinha, *Contrato celebrado com Alonso Gomes, para o serviço da navegação a vapor entre Lisboa, Sines e os portos do Algarve, bem como entre Mértola e Vila Real de S. António, no rio Guadiana*, 1874.

⁵⁰¹ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, 27-01-1852, p. 265.

Com efeito, os portos do Algarve, localizados em zonas estuarinas ou lagunares, estavam sujeitos às alterações constantes da configuração e batimetria das barras e às condições naturais dos regimes dos rios, influenciados por cheias, estiagens e por outros processos vários de dinâmica costeira. Na década de 50 de Oitocentos, um requerimento apresentado ao Parlamento destacava as péssimas condições de Tavira, cujo rio nos períodos de refluxo da maré ficava completamente em seco defronte da povoação, causando a ruína desta cidade marítima e comercial outrora próspera. O mesmo documento denunciava também o assoreamento dos canais de acesso a Faro e Olhão, exigindo obras de intervenção para que não se repetisse o drama vivido em Tavira. Também assim, Portimão e Vila Real de S. António, embora considerados os melhores portos do Algarve, necessitavam de melhoramentos para permitir a franca entrada de navios e o ancoramento fácil e cómodo junto às povoações⁵⁰². Mais de meio século depois, o inventário da situação dos portos do continente do reino, executado pelo engenheiro Adolfo Loureiro, revelava que as condições das áreas portuárias algarvias pouco ou nada se haviam alterado⁵⁰³: as intervenções pontuais realizadas em Lagos, Portimão, Faro e Vila Real de S. António não haviam resolvido os problemas inerentes à navegação e em certos casos tinham até influído negativamente na evolução natural dos sistemas estuarinos. Alguns anos mais tarde, Tomás Cabreira reiterou a importância dos portos marítimos da província como principal via de exportação do comércio algarvio, salientando a necessidade de proceder a grandes trabalhos de conservação e melhoramento⁵⁰⁴, já que a expansão e desenvolvimento dos circuitos comerciais e da navegação exigiam novas e modernas infra-estruturas portuárias.

1.3.2. A rede viária

Em finais do século XIX, até ao aparecimento do caminho-de-ferro, a situação dos transportes terrestres na região sul enfermava de um atraso e carência crónicos em relação a outras partes do país, especialmente no que diz respeito à orla marítima ocidental a norte do Tejo. Em 1875, a propósito do prolongamento da rede ferroviária e das áreas que mais podiam beneficiar com o novo traçado, pedia-se, no Parlamento, a conclusão da linha do Algarve, com o argumento de que era mais rápida a viagem de

⁵⁰² *Id.*, p. 265.

⁵⁰³ Adolfo Loureiro, *Op. cit.*, pp. 141-350.

⁵⁰⁴ Tomás Cabreira, *Op. cit.*, p. 182.

Lisboa a Londres do que de Lisboa a Faro⁵⁰⁵.

Segundo Lopes da Silva, as estradas do Algarve dividiam-se em três categorias: menos más no litoral, piores no barrocal e péssimas na serra. Muitas povoações do interior não tinham comunicação entre si ou possuíam como ligação simples veredas. Os acessos ao Alentejo através da serra eram praticamente intransponíveis, sendo o melhor deles, aquele que os almocreves mais utilizavam nas suas deslocações, o caminho que seguia de Messines para S. Marcos da Serra e Sta. Clara de Sabóia⁵⁰⁶. Contudo, o mau estado de certos troços tornava-o intransitável para seges e carretas; durante o inverno, o piso tornava-se um lamaçal e a travessia de rios e ribeiros, dada a ausência de pontes, obrigava a esperar vários dias até ser possível a passagem a vau. Nesta época, a estrada mais importante do distrito era a que seguia pelo litoral entre Lagos a Vila Real de S. António, a sua relevância devia-se ao facto de admitir transportes de roda e de atravessar a região mais fértil da província, ligando os seus principais núcleos urbanos (Fig. 66).

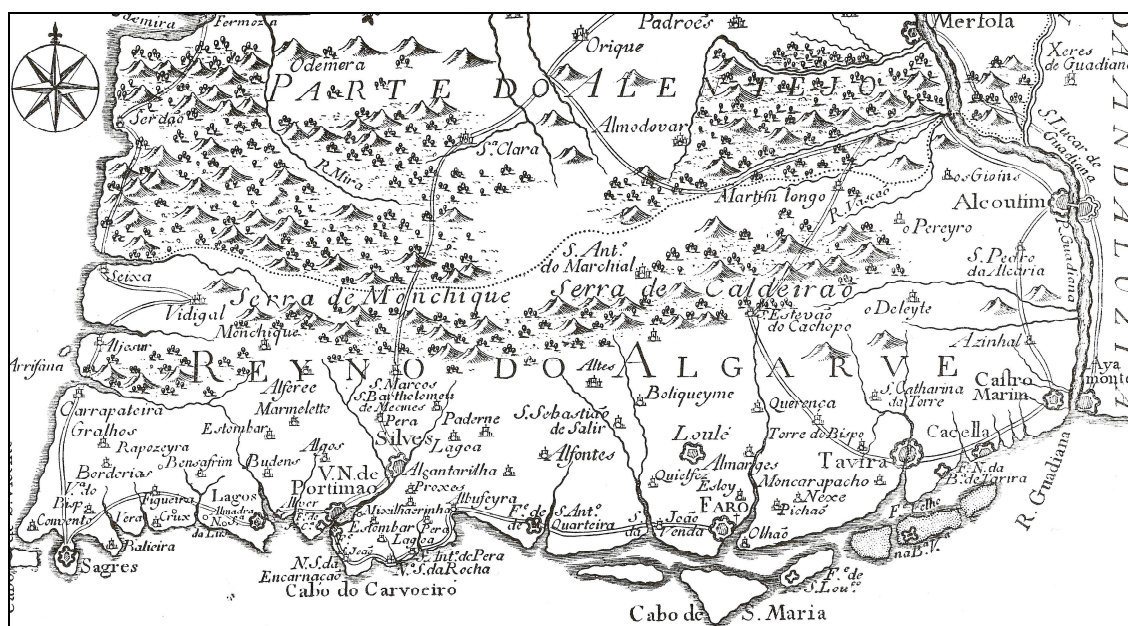


Figura 66. Mapa do Reino do Algarve em 1762, da autoria de João S. Carpinetti. Repare-se na rede viária existente, em particular nas estradas mencionadas por Silva Lopes (Leite de Vasconcelos, *Etnografia Portuguesa...*, vol. III, pp. 606-607)

Nas décadas de 60 e 70, o esforço estatal de renovação da rede viária nacional beneficiou também o Algarve, tendo sido decretada a construção da estrada real n.º 78, que se estendia entre Lagos e Vila Real, a partir da via já existente. Foi decidida

⁵⁰⁵ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, 12-01-1875, p. 52.

⁵⁰⁶ João Baptista Lopes da Silva, *Op. cit.*, pp. 75-76.

também a realização de uma ligação entre Faro e Castro Verde, com o propósito de facilitar o acesso à estação de caminho-de-ferro de Beja, sem os transtornos habituais, que obrigavam a subir o Guadiana de barco para atingir a estrada (construída em 1862, mas com troços inacabados em 1870) que de Mértola seguia para a capital do Baixo Alentejo⁵⁰⁷. Em 1880, os deputados J. Neves e Sarrea Prado reforçavam a importância daquela via para as duas províncias, que separadas por uma serra bastante acidentada, não possuíam uma estrada que permitisse qualquer meio de transporte rolante, o que obstava ao estabelecimento de relações económicas entre elas e sequestrava o Algarve do contacto com o resto do país. Para estes membros do Parlamento, a conclusão deste acesso significava a abertura de uma comunicação directa e fácil com o Alentejo e com o caminho-de-ferro do sul, permitindo a regularização dos serviços de correio e o transporte de passageiros em carros ou carruagens até Cásevel⁵⁰⁸.

Iniciada em 1871, a estrada Faro – Castro Verde, que constituiu a primeira via moderna de acesso ao Algarve, levou mais de quarenta anos a estar terminada. Por outro lado, a chegada do caminho-de-ferro a Faro em finais dos anos 80, remeteu a ligação rodoviária com Lisboa para segundo plano: em 1911, ainda havia algumas secções inacabadas no Alentejo e no Algarve. Mas não foi caso único, a estrada real n.º 78 também não estava concluída em 1908, faltava o troço entre Vila do Bispo e Sagres.

1.3.3. Os caminhos-de-ferro

Tal como aconteceu com as estradas, a construção do caminho-de-ferro do Algarve sofreu atrasos e demoras, provocados por questões várias de índole política e burocrática, mas sobretudo de ordem financeira. Tendo a linha férrea chegado a Beja em 1864, determinou-se o seu prolongamento para sul. Os trabalhos foram iniciados em Faro e Boliqueime e prosseguiram a bom ritmo, quando um litígio entre a companhia promotora e o Estado veio interrompê-los durante muito tempo. Assim, o primeiro comboio só chegou a Faro em 1889⁵⁰⁹. Nos anos seguintes, a linha foi-se estendendo para sotavento e barlavento, a partir da bifurcação em Tunes: as estações do ramal leste foram sucessivamente inauguradas em 1904 (Olhão e Fuzeta), 1905 (Luz de Tavira) e 1906 (Vila Real de S. António). O ramal ocidental chegou à Mexilhoeira da Carregação

⁵⁰⁷ Luís Filipe Rosa Santos, *Op. cit.*, pp. 51, 73-74, 79, 82, 84, 87-88.

⁵⁰⁸ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, 30-04-1880, pp. 1772-1774.

⁵⁰⁹ Luís Filipe Rosa Santos, *Op. cit.*, pp. 136 e 138.

em 1903, a Portimão em 1915 (depois de construída a ponte sobre o Arade) e a Lagos em 1922⁵¹⁰.

Em 1889, previa-se que a viagem entre o Terreiro do Paço e a capital algarvia se fizesse em 13 horas e 20 minutos, duração que seria encurtada para cerca de 12 horas em 1892. Um ano depois, o Algarve passou a ter dois comboios diários para a capital e vice-versa, porém o trajecto não era realizado de forma directa, já que em Beja era preciso efectuar um transbordo, que podia prolongar a viagem por mais de 20 horas, uma vez que a composição que seguia para Lisboa não esperava pela chegada da que vinha de Faro⁵¹¹. A irregularidade dos horários, o preço das tarifas e a falta de condições do material circulante, foram alvo de numerosas queixas por parte daqueles que utilizavam esta linha: «toda a gente reclama, com justificada razão, contra a deficiência dos comboios para o Algarve, e a má organização dos horários, não só para o Algarve, como também para o Alentejo»⁵¹². Os serviços ferroviários do sul eram considerados tão maus que, em 1919, um deputado lamentava-se (talvez com algum exagero!) que «para vir de Portimão a Lisboa gasta[vam]-se cinco dias pelo facto de não haver ligação com os comboios! Mesmo dentro da própria província, para se ir de Vila Real de S. António a Portimão perd[ia]-se um dia em Tunes»⁵¹³.

Apesar destas vicissitudes, não há dúvida de que o comboio veio reduzir de modo significativo a distância temporal que separava o Algarve do restante território nacional, permitindo uma mais fácil e rápida deslocação de passageiros (as mercadorias continuaram a seguir maioritariamente por via marítima visto o custo de transporte ser mais barato). Contudo, a Linha do Sul demorou 33 anos até estar terminada, isto é, só ficou concluída 65 anos depois da abertura do primeiro troço entre Lisboa e o Carregado. O que terá contribuído decerto para agudizar o isolamento da província e para que certos fenómenos, como o desenvolvimento do turismo balnear, só viessem a ter impacto nesta região depois da segunda metade do século XX, quando muitas localidades da costa ocidental - como o Estoril, Espinho e Figueira da Foz - se encontravam já em fases avançadas de expansão urbana por terem beneficiado, ainda em meados de Oitocentos, da chegada do caminho-de-ferro e da existência de serviços

⁵¹⁰ Id., “As vias de comunicação”, *O Algarve da antiguidade aos nossos dias...*, p. 391.

⁵¹¹ Id, *Os acessos a Faro...*, pp. 138 e 157. Como termo de comparação, em 1866, a viagem Lisboa-Madrid fazia-se em 17 horas.

⁵¹² Guerra Maio, “Comboios do Algarve”, *Revista de Turismo*, n.º 10, 20-11-1916, pp. 73-74.

⁵¹³ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados...*, 8, 9 e 10-07-1919, p. 8.

diários e regulares (especialmente no verão) entre as principais cidades desse litoral e o interior do país.

1.3.4. O desenvolvimento dos transportes automóveis

A par da rede ferroviária proliferavam no distrito de Faro os serviços de trens e carrinhas, que estabeleciam a ligação entre as localidades e as estações próximas ou serviam as povoações mais distantes destas: «a prática definira e dividira os transportes colectivos terrestres: o caminho-de-ferro como eixo principal e as pequenas viaturas hipomóveis como afluentes e complementares»⁵¹⁴. Segundo Aníbal Guerreiro, o desenvolvimento da camionagem (de passageiros) no Algarve foi indissociável dos esforços da Junta Autónoma de Estradas (criada em 1927 pelo novo regime político) para recuperar o pavimento das vias existentes e completar a rede viária nacional, sendo esta província amplamente beneficiada por estas acções. Assim, a partir daquela data estavam criadas as condições para o aparecimento de novas carreiras que, aproveitando o potencial do tráfego suscitado pela renovação das estradas e pelas relações económicas e sociais entre as principais cidades algarvias, passaram a competir directamente com o comboio no que dizia respeito ao transporte de passageiros. Perante a vitalidade e iniciativa desta concorrência de peso, o comboio tornou-se cada vez mais obsoleto: limitado a um traçado do século passado, afastado dos centros urbanos, incorria em atrasos frequentes e possuía horários inadequados aos novos tempos. Remetidos para segundo plano, numa primeira fase a nível local, os transportes ferroviários foram depois substituídos no seu eixo histórico – a ligação entre o Algarve e a capital.

Durante a Segunda Guerra Mundial os transportes rodoviários foram seriamente atingidos pela escassez de combustível e pelo envelhecimento da frota automóvel. Contudo, o pós-guerra trouxe novas oportunidades e permitiu o florescimento desta actividade. A intensificação das relações económicas e a melhoria da qualidade de vida das populações, que se reflectiu entre outros aspectos na dinamização das deslocações internas, acompanhadas das acções renovadoras da Junta Autónoma das Estradas, que promoveu o revestimento a asfalto das estradas algarvias (1854) e se empenhou no prolongamento das vias principais e no acabamento de pontes, com o objectivo de melhorar as comunicações entre o Algarve e o Baixo Alentejo, possibilitaram a

⁵¹⁴ Aníbal C. Guerreiro, *História da camionagem algarvia (de passageiros) 1925-1975 (da origem à nacionalização)*, Loulé, 2005, p. 19.

expansão das carreiras regionais entre as duas províncias e depois o seu prolongamento até Lisboa⁵¹⁵.

O desenvolvimento da rede viária e o aumento da importância dos transportes automóveis colectivos e privados de passageiros marcaram o início de uma nova fase no que diz respeito à acessibilidade ao litoral algarvio, numa época em que se procuravam novos destinos de férias que correspondessem ao ideal turístico do “sol e praia” então em voga. O Algarve escapou, por assim dizer, à primeira etapa de ocupação do litoral em finais do século XIX/princípio do século XX, devido à falta de meios de transporte que lhe permitissem um fácil e rápido acesso a partir de outros pontos do país e do estrangeiro, com isso garantiu a continuidade e manutenção das suas características paisagísticas e urbanísticas, bem como dos modos de vida tradicionais da sua população. Mas, a partir da segunda metade do século passado, sobretudo depois da inauguração do aeroporto de Faro em 1965, ultrapassaram-se as dificuldades de comunicação e perante um panorama nacional e internacional de expansão económica, a orla costeira algarvia converteu-se num foco de grande atractividade enquanto território privilegiado para a fruição do espaço marítimo, tornando-se especialmente apetecível para os grandes interesses turísticos e imobiliários. A vaga do turismo de massas que invadiu o Algarve transformou por completo a fâcies da província e alterou profundamente as formas de ocupação do espaço, comprometendo a relação existente entre o homem e o meio, pondo em causa um equilíbrio já de si precário.

2. A descoberta do Algarve pelo turismo

2.1. A emergência do fenómeno balnear

Em 1876, Ramalho Ortigão ao fazer o inventário das praias portuguesas ficou-se pelo litoral de Setúbal, ignorando por completo a vasta orla marítima que se estendia para sul desta cidade. «O aparente desdém de Ramalho pela bela costa meridional, reflectia tão somente o ostracismo a que o Algarve se encontrava relegado por efeito do seu isolamento de ilha – cercada de mar por dois lados; pelas águas do rio [...] sem réstia de ponte, por outro; e trancada, a norte, pela dupla barreira natural erguida pela

⁵¹⁵ Id., *Ibid.*, pp. 20-50.

crista serrana, combinada com a extensa planura semi-desértica do Baixo Alentejo, que se interpunha ao país»⁵¹⁶.

A falta de acessibilidade da região condicionou, sem dúvida, a utilização do seu litoral nos moldes que conhecemos para a zona costeira a norte do Tejo. Contudo, o Algarve não permaneceu de todo alheio ao fenómeno balnear. Embora não haja muitas informações e estudos⁵¹⁷ sobre a fase inicial da utilização do litoral algarvio com fins terapêuticos, a consulta de periódicos locais permitiu verificar a frequência habitual de certas praias, a partir da década de 70 de Oitocentos, em torno das quais se gerou uma vida social intensa, ainda que à escala da província e arredores.

Em 1873, a *Gazeta do Algarve* publicava na sua coluna mundana o seguinte relato: «É agradável passear neste mês [Setembro] nas nossas praias, porque é o mês dos banhos salgados, e porque toda a gente precisa deles. Não sei quais são as suas virtudes medicinais, nem os casos próprios da sua aplicação, o que sei é que neste tempo são muito agradáveis e promovem uma certa agilidade e bem-estar realmente proveitosos e consoladores. Cá pelo sotavento as mais concorridas são as praias de Vila Real. É difícil encontrar um alojamento para uma família. Tudo cheio»⁵¹⁸. Por esta notícia se depreende que o hábito dos banhos de mar estava já perfeitamente difundido no sul do país, existindo um fluxo regular de banhistas que se serviam das praias junto do Guadiana, suscitando até a sobreocupação das instalações locais e gerando um movimento invulgar capaz de captar o interesse de um periódico de Lagos, que assim divulgava as práticas da elite regional⁵¹⁹. Carmina Cavaco data de 1866 a primeira referência à instalação de barracas na praia de Vila Real, indicando que, em 1883, existiam 15 e, em 1885, 18 daquelas estruturas. Quanto a Monte Gordo, estação balnear por excelência da gente de posses daquela vila, a primeira licença para armar barraca de banhos só foi concedida em 1899, mas seria já frequentada anteriormente, até porque o ramal de ligação entre esta praia e a estrada Tavira - Vila Real de S. António foi construído em 1892⁵²⁰.

⁵¹⁶ Paulo Pina, *Portugal – o turismo no século XX...*, p. 217.

⁵¹⁷ Sobre os primórdios da frequência balnear do litoral algarvio veja-se Carmina Cavaco, “Monte Gordo: aglomerado piscatório e de veraneio”, Separata de *Finisterra, Revista Portuguesa de Geografia*, Vol. IX – 18, Lisboa, 1974; e Adão Flores, “O turismo no Algarve na primeira metade do século”, *O Algarve da antiguidade aos nossos dias...*

⁵¹⁸ *Gazeta do Algarve*, Lagos, n.º 32, 24-09-1873, p. 2.

⁵¹⁹ Encontrámos uma outra notícia que dava conta da utilização da praia da Solária, em Lagos, para banhos salgados em 1874. *Id.*, 19-08-1874.

⁵²⁰ Carmina Cavaco, *Op. cit.*, p. 92.

A partir da primeira década do século XX, as informações disponíveis tornam-se mais frequentes e prolixas no que diz respeito a pormenores sobre a vida dos banhistas na costa algarvia. Assim, segundo os cronistas sociais da época, aqueles que se instalavam em Monte Gordo levavam uma existência simples e tranquila (por oposição ao bulício das povoações do litoral ocidental norte): de manhã fazia-se a cura de ar e tomavam-se os banhos, à hora do almoço rumava-se a casa e à tarde combinavam-se passeios e pic-nics, havendo ocasionalmente festas, onde se realizavam corridas de bicicletas, de sacos e luta de tracção. À noite, aqueles que preferiam «o bom ar à animação do casino» iam até à nova avenida ouvir a «Real Filarmónica Alunos de Mercúrio tocar no seu coreto»⁵²¹. Na Praia da Rocha, o dia-a-dia era mais mundano: não só as suas quintas e hotéis ofereciam melhores condições de alojamento do que as casas dos pescadores de Monte Gordo, como os divertimentos eram mais elaborados, havendo bailes no casino quatro vezes por semana e cançonetistas, bailarinas e récitas nas restantes noites⁵²². Em 1914, a colónia balnear de Armação de Pêra, para esquecer os horrores da guerra que assolava a Europa, promovia um animado programa de festas, que ilustra as actividades a que se dedicavam então os veraneantes: «dia 11 - praiada na maré grande; 12 - *cotillon* infantil, coros, recitação, concerto, havendo serviço de doces, licores e vinhos generosos; 13 - abertura da quermesse com música e fogo preso; 14 - burricada e continuação da quermesse; 15 - quermesse, venda de gelados pelas meninas, tango com trajas característicos; 16 - esplêndido *cotillon*»⁵²³. Nada disto, porém, se assemelhava às distrações e às comodidades da Póvoa, de Espinho ou da Figueira. Com o passar dos anos, outras praias foram conquistando um certo número de visitantes habituais – falamos do Vau, da Luz, Manta Rota, Carvoeiro, Albufeira e Alvor⁵²⁴ -, embora nunca ultrapassando a fama e a afluência da Praia da Rocha e de Monte Gordo, as principais estâncias balneares do Algarve na primeira metade do século XX.

Tal como nas praias do norte do país, a utilização dos areais algarvios com fins terapêuticos e lúdicos foi inicialmente apanágio de uma elite, com recursos económicos para financiar a deslocação até ao litoral e suportar o arrendamento de uma casa durante a temporada dos banhos. A comprová-lo estão as colunas dos jornais que acompanhavam as práticas dos grupos sociais de relevo, publicando com destaque o

⁵²¹ *Guadiana*, Vila Real de S. António, 10-09-1907.

⁵²² *Província do Algarve*, Tavira, 10-07-1909, p. 3.

⁵²³ *Id.*, 06-09-1914, p. 4.

⁵²⁴ *Id.*, 21-09-1913, p. 3; *Id.*, 11-10-1914, p. 2; *Id.*, 20-08-1922, p. 2.

nome das famílias ilustres que veraneavam nas diferentes estâncias⁵²⁵. Quanto à proveniência geográfica destes banhistas, a maioria era oriunda do próprio Algarve, do Baixo Alentejo e da Andaluzia.

Monte Gordo, a praia mais concorrida do sotavento algarvio, era frequentada pelos elementos do sector secundário e terciário de Vila Real, ligados à indústria de conservas e ao comércio, pelos grandes proprietários rurais da região e do Alentejo e por alguns industriais e comerciantes de Aiamonte e Isla Cristina⁵²⁶. A sua localização perto do Guadiana garantia acessibilidade através do rio, via de comunicação privilegiada, que canalizava para aquela praia os indivíduos incluídos no raio da sua área de influência, quer fossem os residentes das margens (Alcoutim, Odeleite e Castro Marim), quer aqueles que se deslocavam a partir do Alentejo até Mértola para apanhar o vapor. Em 1913, a companhia responsável pela navegação no Guadiana estabeleceu uma carreira especial para levar as famílias de Vila Real e Aiamonte ao local de banhos da Ponta de S. António, onde a empresa dispunha de barracas e dos serviços de um banheiro para atender aos seus clientes⁵²⁷. A Praia da Rocha, por seu turno, era considerada um meio mais moderno e elegante, cuja fama se estendia a toda a parte, ao ponto de as rendas das casas subirem escandalosamente e de se afirmar, talvez com algum exagero, que havia «alugueres que no Estoril não eram mais bem pagos»⁵²⁸. Dispunha também de uma frequência mais cosmopolita e abastada, proveniente não só do Algarve e Baixo Alentejo, mas até da capital, como faziam alarde os jornais, noticiando a presença de Jaime Pádua Franco, director da Sociedade Propaganda de Portugal, e do ilustre capitalista de Lisboa e homem de ciência, Francisco Luís Pereira da Silva⁵²⁹. Noutros pontos da costa, a origem dos banhistas não era muito diferente: na praia do Vau veraneavam, em 1914: «André Duarte, escrivão notário em Monchique, e sua família, (...). De Portimão vieram para as suas casas nesta praia os srs. [...]. Também se encontra[va] nesta praia na sua linda vivenda a esposa do sr. Joaquim da Silva Prazeres, comerciante em Lisboa. À vila Paraíso cheg[ara] há dias o seu

⁵²⁵ Por exemplo, a *Província do Algarve* divulgava que se achavam na Praia da Rocha em Julho de 1909: «as famílias António Abreu, Tenente Moreira de Sousa, D. Antónia Palma Velho, Abílio de Paiva Andrade, Francisco António, engenheiro Marques, Francisco Bivar Weinholtz, Joaquim de Almeida Negrão», 10-07-1909, p. 3.

⁵²⁶ Carminda Cavaco, *Op. cit.*, pp. 92-95.

⁵²⁷ João Carlos Garcia, *Op. cit.*, pp. 379-381.

⁵²⁸ *O Portimonense*, n.º 11, 05-06-1922, p. 1; *Algarbh*, n.º 6, 20-08-1922, p. 2; *O Barlavento. Orgão defensor dos interesses do barlavento do Algarve*, n.º 12, 20-07-1923, p. 1

⁵²⁹ *Província do Algarve*, 27-09-1914, p. 2; *O Portimonense*, n.º 11, 05-06-1922, p. 1

proprietário, o sr. José Paraíso, comerciante em Faro»⁵³⁰. Já na praia da Luz, em 1923, estavam instaladas famílias de Faro, Loulé, Albufeira e outras terras do Algarve, para além de algumas poucas de Lisboa⁵³¹.

2.2. O despontar do turismo algarvio

2.2.1. O Congresso Regional Algarvio

O 1.º Congresso Regional Algarvio, realizado em Setembro de 1915, na Praia da Rocha, foi decisivo para o lançamento de um conjunto de ideias com vista a promover a região enquanto espaço turístico privilegiado. Vários temas foram então debatidos, tendo-se feito pela primeira vez o levantamento das potencialidades do Algarve e dos escolhos que entravavam o seu desenvolvimento económico e social⁵³².

Tomás Cabreira defendeu ali que o clima dulcíssimo do Algarve, as suas lindas paisagens, a abundância de praias e o pitoresco da serra ofereciam condições naturais ímpares para o estabelecimento da indústria do turismo, faltando apenas alguns trabalhos de adaptação a fim de dotar a província das infra-estruturas necessárias para receber os forasteiros. O antigo ministro não duvidava que o Algarve havia de tornar-se a região mais bem equipada do país para a actividade turística, conquistando todos aqueles que buscassem no clima um alívio para os seus males ou que quisessem repousar da fadiga, procurando distrações e prazeres⁵³³.

O Congresso algarvio, contudo, «não pass[ou], coitadito, de um primeiro passo vacilante na estrada que esta privilegiada província t[inha] de percorrer para atingir toda a sua valorização»⁵³⁴. Boa vontade, dedicação, empenho, não faltavam às pessoas que o tinham organizado, mas os seus projectos esbarravam contra as enormes carências estruturais da região e a ausência de recursos financeiros para transformar as ideias em

⁵³⁰ *Província do Algarve*, 06-09-1914, p. 2.

⁵³¹ *O Barlavento...*, n.º 15, 20-08-1923, p. 2.

⁵³² Adão Flores, *Op. cit.*, p. 601; Aurélio Nuno Cabrita, “Recordar o Primeiro Congresso do Algarve, 90 anos depois (1915-2005)”, *Barlavento Online*, 01-09-2008.

⁵³³ Tomás Cabreira, *Op. cit.*, pp. 253-265. Segundo o antigo Ministro do Interior as tarefas a executar resumiam-se nos seguintes pontos: 1. construção de boas comunicações no interior do distrito e com o resto do país e a Espanha; 2. organização de hotéis, que observassem as regras modernas da hotelaria; 3. instituição de uma higiene rigorosa em todas as povoações e instalação de jardins públicos nas sedes de concelho; 4. estabelecimento de equipamentos para a prática de desportos nas estações de turismo; 5. dragagem de cursos de água junto de vilas e cidades para melhorar a salubridade e o seu aspecto; 6. arborização de ruas e estradas; e 7. catalogação e declaração como monumento nacional de todas as ruínas e edifícios com interesse histórico ou científico.

⁵³⁴ Adelino Mendes, *O Algarve e Setúbal*, Lisboa, 1916, pp. 9-11

realidade concreta. Adelino Mendes, jornalista lisboeta enviado para cobrir o evento, escrevia a propósito daquilo que observou: «o Algarve tão farto, tão resignado, tão acolhedor e tão lindo é uma terra que está por fazer, que se conserva arredada da civilização e que, vivendo como há um século, agride com o seu desconforto quem a demanda para deixar as canseiras que a labuta quotidiana haja acumulado no seu organismo. O Algarve não tem hotéis, não tem higiene, não tem conforto. Há dez anos, o Algarve era o que é hoje. Quem nos afiança que, mais dez anos decorridos, tenha sofrido uma mudança sensível?»⁵³⁵. O tempo dar-lhe-ia razão, a conjuntura política e económica da época não era propícia ao desenvolvimento dos planos traçados pelos congressistas. Até ao Estado Novo não houve aliás condições para a aplicação prática destes projectos e mesmo nesse período vicissitudes várias de índole internacional condicionaram o crescimento turístico da região.

2.2.2. As primeiras acções de propaganda e divulgação

Ainda que certas ideias grandiosas de transformação do Algarve num destino turístico privilegiado tenham sido adiadas, nem tudo o que foi discutido no congresso se perdeu, tendo-se assistido a partir de então a um esforço conjunto por parte de alguns homens e entidades para quebrar o isolamento da província dando-a a conhecer ao resto do país através da divulgação das suas especificidades e belezas naturais. Com efeito, desta data em diante verifica-se o aparecimento de um número significativo de relatos de viajantes, publicações periódicas, guias, folhetos, cartazes e até filmes, que procuraram publicitar a realidade algarvia junto da opinião pública.

O prolongamento da linha de caminho-de-ferro até ao Algarve, ainda em finais do século XIX, permitiu que alguns curiosos se aventurassem até às distantes paragens, pouco conhecidas do extremo sul do país⁵³⁶. Leite de Vasconcelos visitou a província em 1894, narrando as peripécias da viagem desde a sua saída do Barreiro, de comboio, até Messines, onde apanhou a diligência para Portimão e Lagos. Descreveu também as localidades por onde passou e a estalagem onde pernitoitou - mísera locanda -, na qual se entrava por uma taberna e em que os quartos, para além de não terem camas suficientes,

⁵³⁵.Id., *Ibid.*

⁵³⁶ Júlio Lourenço Pinto explicava assim as razões para a sua visita às terras desconhecidas do Algarve: «porque não estamos isentos do pecado, de que enferma a grande maioria dos nossos conterrâneos, desconhecadora do que há de belo e bom no torrão natal, mais se nos acirrou a curiosidade de visitar esta província, distanciada ao extremo sul do norte do país, onde é muito pouco conhecida», *O Algarve. Notas impressionistas*, Porto, 1894, p. 6.

ficavam localizados sobre uma cocheira, ouvindo-se o barulho dos cavalos durante a noite⁵³⁷. Chegar ao Algarve, na primeira década do século XX, era ainda um exercício penoso, que implicava aguentar mais de doze horas numa «insuportável gaiola de caminho-de-ferro», que se apresentava imunda e que obrigava a uma imobilidade cruel⁵³⁸. Mas, apesar das dificuldades da viagem e das más condições de alojamento, havia nas descrições destes primeiros viajantes os vislumbres de um mundo que, parado no tempo, gozava de admiráveis características – um clima acolhedor, vales e várzeas fertilíssimas, águas imensas, uma costa ouriçada de penedias ou vastos areais desertos, uma cordilheira ilimitada, uma plena grandeza de horizontes –, e se revestia do mistério e sedução de um território por explorar⁵³⁹, que convidava à descoberta.

Nas décadas seguintes, acompanhando um movimento que se fazia sentir lá fora e que foi conquistando simpatias em Portugal, iniciou-se uma verdadeira campanha nacional de carácter propagandístico⁵⁴⁰ para dar a conhecer a terra portuguesa, incluindo a província algarvia. Assim, na *Revista de Turismo* (1916-24), publicação quinzenal dedicada à propaganda, viagens, navegação, arte e literatura, existem vários artigos sobre aquela região, tecendo louvores às suas cidades e praias, à amenidade do clima durante o inverno e às características únicas da Praia da Rocha⁵⁴¹. Em 1918, o roteiro, da Sociedade Propaganda de Portugal sobre a orla marítima portuguesa, mencionava as praias algarvia de Albufeira, Armação de Pêra, Carvoeiro, Luz, Monte Gordo e Rocha, fazendo alusão às condições de cada uma delas – transportes, alojamentos, divertimentos e especificidades. Também assim, o decreto de 1923, que classificou as “estâncias de turismo” em Portugal⁵⁴², com vista à criação de comissões de iniciativa para promover o desenvolvimento local, atribuiu esta designação, entre outras, às praias de Albufeira, Armação de Pêra, Cacela, Lagos, S. Roque (Lagos), D. Ana, Estudantes (Lagos), Pinhão (Lagos), Entre Santos (Lagos), Monte Gordo, Praia da Rocha, Quarteira e N.S. da Luz. Esta legislação, embora desfasada da realidade, face à total ausência na maioria destas praias de condições para a prática do turismo balnear, revelava a vontade política de incluir o Algarve no panorama turístico nacional. Em 1927, o *Guia de Portugal*, dirigido por Raul Proença, dedicava parte do seu segundo

⁵³⁷ J. Leite de Vasconcelos, *De Terra em Terra. Excursões arqueológico-etnográficas através de Portugal (Norte, Centro e Sul)*, vol. II, Lisboa, 1927, pp. 285 e 292.

⁵³⁸ Adelino Mendes, *Op. cit.*, p. 1.

⁵³⁹ *Id.*, *Ibid.*, p. 91; João Arruda, *Cartas de um viajor*, Santarém, 1908, pp. 81 e 84.

⁵⁴⁰ Veja-se o editorial do primeiro número da *Revista de Turismo* em 05-07-1916.

⁵⁴¹ *Id.*, 20-07-1916, 20-08-1916, 20-11-1916, 20-01-1917 e 05-08-1918.

⁵⁴² *Id.*, n.º 130, 01-04-1923.

volume à região sul do país, explicando em pormenor a melhor forma de lá chegar – existia então um serviço magnífico de rápidos que fazia o trajecto Lisboa-Algarve em apenas 6 horas, mas as estradas continuavam num estado lamentável -, o que havia para ver, quais as praias com condições de habitabilidade e a qual situação das principais cidades: «Quem tive[sse] admirado dois ou três trechos de costa (Praia da Rocha, Lagos, Sagres), dois ou três aspectos de montanha (Monchique, Caldeirão), duas ou três das suas povoações mais típicas (Olhão, Loulé, Alcantarilha, Moncarapacho), duas ou três curiosidades arqueológicas (Silves, Milreu), e a essas excursões tive[sse] acrescentado o espectáculo dum copejo nas armações de atum, ter[ia] apreciado do Algarve a parte mais característica e mais pitoresca»⁵⁴³.

Nos anos 30 e 40, no quadro de um sentimento regionalista de base cultural que o Estado Novo encorajou, visto que o discurso do «regresso ao campo, à terra, isto é, à província», «como um antídoto para o mal a que os mais conservadores chamavam a crise da civilização moderna», se «adaptava bem à idealização ruralista que animava»⁵⁴⁴ as suas propostas, as acções de propaganda intensificam-se, multiplicando-se os esforços (ainda que tímidos) para mostrar ao país as características únicas da região algarvia. Em conferência promovida pelo *Diário de Notícias*, Alfredo de Carvalho dizia: «Esta é a hora decisiva das campanhas de turismo. (...). Aqui ao nosso lado a Espanha está cuidando a propaganda das suas belezas regionais, das suas belezas monumentais e das suas condições turísticas. (...). Todas as bocas de publicidade enfileiram ao serviço da mesma causa e se dizem comprometidas na mesma cruzada – a imprensa, o cartaz, o teatro, a conferência e o próprio cinema. Espanha mercê deste esforço vê o seu turismo crescer, avolumar dia-a-dia. Não merece o Algarve uma campanha assim?»⁵⁴⁵.

Em 1929, com o intuito de fazer publicidade junto dos inúmeros forasteiros de visita à Exposição Ibero-Americana de Sevilha, Mário Lyster Franco publicou uma obra inteiramente dedicada à região – *Portugal. O Algarve* –, de forma a suprir a falta de um roteiro específico sobre este território, descrevendo parte da sua história, os seus aspectos geográficos, as actividades económicas da população e as vilas e cidades, com

⁵⁴³ Raúl Proença, “Época da viagem e condições de turismo”, *Guia de Portugal*, vol. II, 1991 [texto integral que reproduz a 1.ª edição publicada pela Biblioteca Nacional de Portugal em 1927], pp. 209-211.

⁵⁴⁴ Fernando Catroga, “Geografia e política. A querela da divisão provincial na I República e no Estado Novo”, *O poder local em tempo de globalização. Uma história e um futuro*, coord. de Fernando Taveira da Fonseca, Coimbra, 2005, pp. 181, 183, 189-190.

⁵⁴⁵ Alfredo de Carvalho, *A costa algarvia (alguns aspectos)*, conferência realizada em Olhão no dia 27 de Maio de 1928, promovida pelo *Diário de Notícias*, Lisboa, s.d., pp. 2-3.

seus habitantes, casario e monumentos. Incansável na divulgação do turismo algarvio, Lyster Franco colaborou com várias revistas e jornais, promoveu a realização de inúmeras conferências e redigiu alguns trabalhos sobre a província, que culminaram com o *Guia Turístico do Algarve* (1944) e *Algarviana. Subsídios para uma bibliografia do Algarve e dos autores algarvios* (1982)⁵⁴⁶. Neste período surgiram também as primeiras obras em língua inglesa sobre o Algarve, com um objectivo essencialmente turístico. Assim, em 1929, apareceu a *Monography of Algarve* da autoria de um colaborador do vice-cônsul britânico em Faro⁵⁴⁷; e em 1936, John Gibbons relatou as suas experiências de viagem, elaborando uma espécie de guia para os seus conterrâneos interessados em descobrir aquela província portuguesa. Segundo Gibbons, até ao início dos anos 30, o Algarve era a parte menos conhecida do ocidente europeu, os turistas limitavam-se a visitar Lisboa, Sintra, Estoril e Porto. À data, porém, algumas agências de turismo inglesas já conheciam a Praia da Rocha e no hotel daquela localidade era frequente encontrar cidadãos britânicos⁵⁴⁸. Em 1941, em edição do Secretariado Nacional de Informação, era dada à estampa uma nova monografia sobre o Algarve, com texto de A.H. Stuart e desenhos de Maria Keil do Amaral, destinada a turistas ingleses, viajantes e futuros residentes⁵⁴⁹ (Fig. 67).

Naquele mesmo ano, vieram também a lume duas publicações periódicas de importância distinta em matéria de divulgação do turismo regional/nacional: o *Almanaque do Algarve* (1941-1950), de tiragem anual e carácter regionalista, que tinha por fim «servir todos quantos buscam indicação útil, divulgando-lhes, ao mesmo tempo, as belezas turísticas da lindíssima região algarvia»⁵⁵⁰; e o *Panorama. Revista Portuguesa de Arte e Turismo* (1941-1973). Organizada sob a tutela do Secretariado de Propaganda Nacional, a revista estava integrada nas acções de propaganda dirigidas por António Ferro para divulgar a cultura nacional e incentivar à descoberta do país (Fig. 68). Nos primeiros números são escassas as notícias relativas ao Algarve: apenas num artigo, sobre as praias portuguesas, são publicadas algumas fotografias da Rocha,

⁵⁴⁶ Da bibliografia de Mário Lyster Franco destacamos: *Praia da Rocha, Monchique, Sagres, a trindade maravilhosa. Os problemas iniciais do turismo no Algarve*, conferência realizada em Lagos no dia 20 de Maio de 1928 no ciclo promovido pelo Diário de Notícias, Lisboa, s.d; *Portugal. O Algarve*, Lisboa, 1929; *Guia turístico do Algarve*, edição da Revista Internacional, Lisboa, 1944; *Algarviana. Subsídios para uma bibliografia do Algarve e dos autores algarvios*, Faro, 1982.

⁵⁴⁷ C. Pereira dos Santos, *Monography of Algarve*, Faro, 1929.

⁵⁴⁸ John Gibbons, *Playtime in Portugal. An unconventional guide to the Algarves*, London, 1936, p. 168.

⁵⁴⁹ *Algarve*, A. H. Stuart, drawings by Maria Keil do Amaral, Lisbon, S.N.I. Books, s.d. [1941].

⁵⁵⁰ “Nota de Abertura”, *Almanaque do Algarve*, 1942.

Albufeira, Lagos, Armação de Pêra, Quarteira, Vau e Luz⁵⁵¹. Só em 1943, surgia o primeiro trabalho de fundo sobre aquela região, com uma reportagem sobre Faro, várias imagens de paisagens algarvias e alguma informação sobre monumentos, igrejas, praias, excursões, festas e romarias. Recomendava-se ainda a visita a Faro, Silves, Tavira, Olhão, Lagos, Portimão e Loulé⁵⁵². Em 1945, no número 23, destacam-se três artigos sobre a Praia da Rocha, Lagos e o futuro do Algarve como grande zona de turismo. Na segunda série da revista, que se inicia em 1951, salientam-se três textos sobre aquela província - em 1958, 1960 e 1968 -, e uma capa – a do número 5 de 1961 – dedicada às amendoeiras em flor⁵⁵³. Parece pouco, se tivermos em conta a importância do Algarve

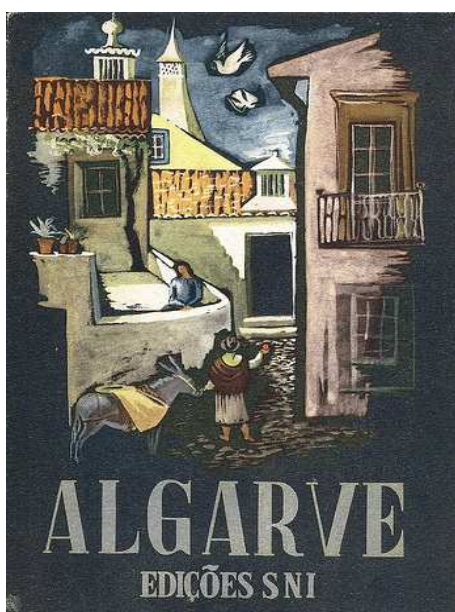


Fig. 67



Fig. 68

Figura 67. Ilustração de Maria Keil do Amaral. Capa do guia turístico *Algarve* publicado pelo SNI, 1941. Figura 68. Vinheta extra-texto publicada no *Panorama*, n.º 13, Março de 1959, reproduzindo um cartaz de Gustavo Fontoura criado para o SNI (blogdaruaonze.blogs.sapo.pt)

no quadro do turismo nacional. Contudo, é preciso sublinhar, que só a partir da década de 60, a região se projectou definitivamente como espaço privilegiado do contexto turístico português e internacional. O trabalho já citado de Maria José Aurindo, na área do cartaz enquanto representação dos destinos de férias em Portugal, reforça a ideia, presente no *Panorama*, de que o Algarve só começou a ter uma verdadeira projecção no mapa da promoção turística a partir dos anos 60, época da verdadeira litoralização e

⁵⁵¹ *Panorama*..., n.º 4, 01-09-1941

⁵⁵² *Id.*, n.º 14, 01-04-1943.

⁵⁵³ *Id.*, n.º 23, 1945; *Id.*, n.º 11, 01-09-1958; *Id.*, n.º 18, 01-06-1960; *Id.*, n.º 26, 01-06-1968; *Id.*, n.º, 01-03-1961.

afirmação da vocação balnear do turismo nacional, quando se inverteu definitivamente a tendência anterior, que apostava sobretudo na valorização da história, dos aspectos rústicos da paisagem, da cultura popular e dos ofícios tradicionais⁵⁵⁴.

Ainda na primeira metade do século XX, o cinema contribuiu também para a difusão de algumas imagens e aspectos da província algarvia. Para além de vários filmes que tiveram como pano de fundo aquela região – como *Ave de Arribação* (1943), com exteriores filmados na Praia da Rocha, Portimão, Lagos, Faro, Olhão e Tavira, ou *Um grito na noite* (1948) que decorre na serra de Alcoutim -, foram realizados numerosos documentários dedicados especificamente ao Algarve, como por exemplo: *Pesca do Atum no Algarve* (1913), *Faro e arredores* e *Lagos e arredores* (1916), *Aspectos do Algarve* e *Paisagens do Algarve* (1925), *Algarve – no tempo das amendoeiras* (1935), *Guadiana* (1935), *A pesca do atum* (1939) e muitos outros⁵⁵⁵.

O Algarve recriado pela propaganda, até aos anos 50, era valorizado como um todo – litoral, barrocal e serra -, dando-se relevo à história, características geográficas, população, indústria, agricultura e cidades (a excepção foi o sector litoral ocidental, como veremos em II.A.3.3.2). Longe ia ainda o tempo em que as praias se afirmariam como principal (ou único!) valor promocional da região algarvia (Fig. 69 a 78).

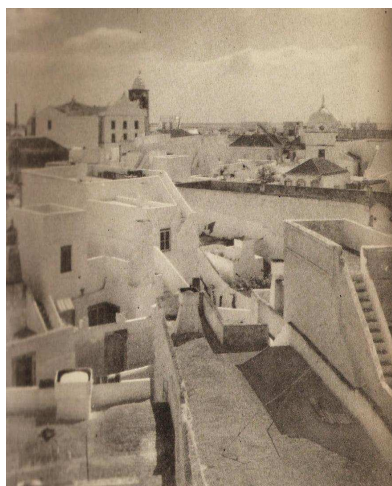


Fig. 69

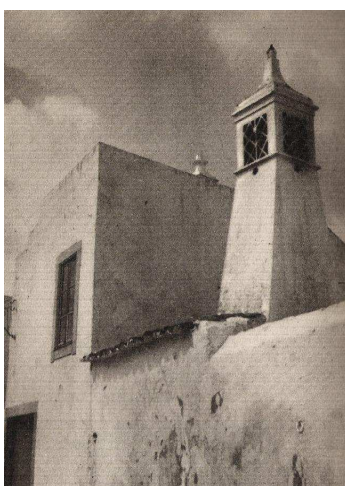


Fig. 70



Fig. 71

Figura 69. Olhão, vista das açoteias. Figura 70. Chaminé típica do Algarve. Figura 71. O bioco, traje característico (A.H. Stuart, *Op. cit.*)

⁵⁵⁴ Maria José Aurindo, *Op. cit.*, pp. 152 e 166 e ss.

⁵⁵⁵ José de Matos-Cruz, "O Algarve e o cinema", *O Algarve da antiguidade aos nossos dias...*, pp. 587-589.



Fig. 72

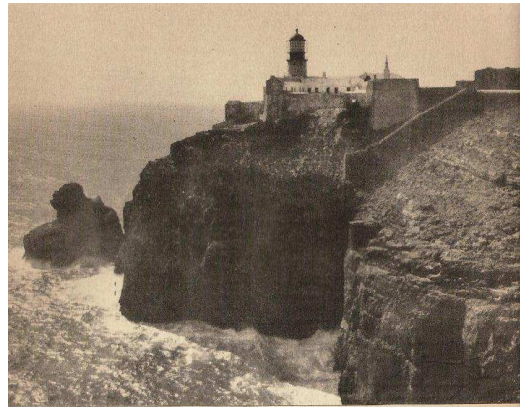


Fig. 73

Figura 72. O “Arco do Triunfo” na Praia da Rocha. Figura 73. O farol do Cabo de S. Vicente (A.H. Stuart, *Op. cit.*)

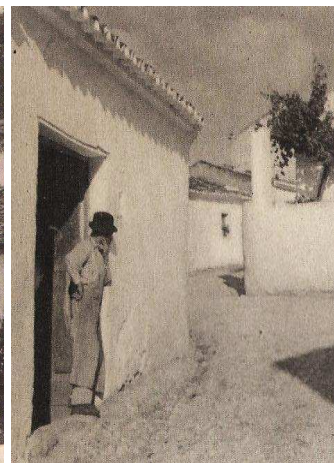
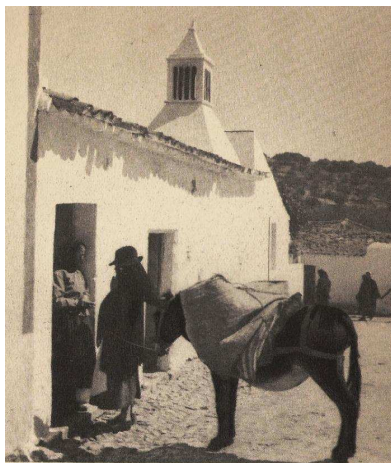


Fig. 74, 75 e 76. Imagens do Algarve rural e tradicional em 1941 (A.H. Stuart, *Algarve*, Edições SNI)



Fig. 77



Fig. 78

Figura 77. Pousada de S. Brás de Alportel, inaugurada da década de 40 por iniciativa do SNI. Figura 78. O Jardim Manuel Bivar em Faro (A.H. Stuart, *Op. cit.*)

2.2.3. Os entraves ao desenvolvimento do turismo

Não obstante a publicidade efectuada e as melhorias significativas nos transportes e vias de comunicação a partir dos anos 20/30, o Algarve enfermava da falta de infra-estruturas básicas, o que condicionou fortemente a expansão do turismo e foi em grande medida responsável pelo seu despontar tardio em relação a outros espaços nacionais. Como dizia Lyster Franco, em 1928, «está quase tudo por fazer. Se excluirmos a reparação das estradas, benefício que o Algarve fica devendo aos governos da presente situação, e o facto de nos encontrarmos já servidos por razoáveis ligações ferroviárias, tudo o mais se encontra ainda no campo problemático das hipóteses»⁵⁵⁶.

Nos anos 30, a situação da Praia da Rocha, considerada a melhor e mais moderna estância balnear do Algarve, era ilustrativa do que se passava no resto da província. Perante a simplicidade das condições ali existentes, John Gibbons afirmava, no seu guia de viagem, que por ali não havia muito para fazer: era possível alugar um táxi para ir até Monchique e arranjar um barco para subir o Arade até Silves, mas depois de cumpridas estas visitas (obrigatórias), nada mais restava para passar os dias do que tomar banho e comer⁵⁵⁷. De acordo com Correia dos Santos, a beleza natural das paisagens algarvias não chegava para atrair os turistas, que procuravam os «devaneios estonteantes dos *dancings*», as «excitações dos *jazzs*» e as emoções fortes dos casinos, bem como as comodidades e os recreios que estavam habituados a encontrar em locais como Nice, Cannes, Monte Carlo, Biarritz ou Vichy. Algumas iniciativas levadas a cabo por particulares ou por sociedades que mobilizavam os interesses locais – como a conversão do antigo hotel Viola no Grande Hotel da Rocha, a exploração exclusiva da zona temporária de jogo e outros melhoramentos – prometiam chamar numerosa assistência à Praia da Rocha⁵⁵⁸. Contudo, o esforço privado não foi complementado por acções públicas de monta: faltou o apoio do Estado, a nível legislativo e financeiro, para organizar e impulsionar um plano de acção e modernização da região, sem o qual o Algarve dificilmente conseguiria vencer a sua carência crónica no que dizia respeito a infra-estruturas básicas e a equipamentos urbanos, sociais e culturais.

Com efeito, em 1934, nas principais estações balneares não havia rede pública de abastecimento de água ou sistema de escoamento de esgotos. Em Armação de Pêra,

⁵⁵⁶ Mário Lyster Franco, *Praia da Rocha, Monchique, Sagres, a trindade maravilhosa. Os problemas iniciais do turismo no Algarve...*, p. 10.

⁵⁵⁷ John Gibbons, *Op. cit.*, p. 170.

⁵⁵⁸ Correia dos Santos, *O turismo no Algarve. Como os estrangeiros sabem valorizar as suas riquezas*, Lisboa, 1931, pp. 8 e 24-25.

cujas populações se elevavam a 4000 pessoas durante o verão, o fornecimento de água (salobra) era garantido através de poços particulares, sendo que aquela que se destinava à alimentação era recolhida num poço a 7 km de distância e transportada em carros. Por sua vez, os despejos domésticos eram lançados para um carro-tanque e atirados para uma montureira nas proximidades da povoação. Situação muito semelhante ocorria nas praias do Carvoeiro, Luz, Manta Rota e Quarteira. Das localidades algarvias referidas num Inquérito, mandado fazer pelo Ministério das Obras Públicas⁵⁵⁹, apenas Monte Gordo detinha um sistema de esgotos com uma rede completa. Todavia, não tinha abastecimento domiciliário de água. Só a Praia da Rocha desfrutava deste luxo, possuindo ainda uma pequena rede particular de esgotos, que servia o hotel e as casas vizinhas. Contudo, a maioria das habitações recorria a fossas privativas ou despejava directamente na costa através de canos próprios.

Em simultâneo, os hotéis e alojamentos condignos eram escassos, na maioria das localidades os únicos estabelecimentos disponíveis eram pequenas pensões familiares, com condições muito limitadas. Em 1945, existiam apenas 5 instalações hoteleiras em toda a região – o Hotel Central de Portimão, o Hotel Bela Vista e Grande Hotel da Rocha, o Grande Hotel do Guadiana em Vila Real de Santo António e a Pousada de Turismo de Messines – e 41 pensões e hospedarias, distribuídas por Albufeira, Aljezur, Armação de Pêra, Caldas de Monchique, Faro, Lagoa, Lagos, Loulé, Messines, Monchique, Monte Gordo, Olhão, Portimão, Praia da Rocha, Quarteira, S. Brás de Alportel, Tavira, Vila do Bispo e Vila Real⁵⁶⁰.

O atraso no arranque do turismo algarvio deveu-se também à especificidade da conjuntura internacional das décadas de 30/40. Com efeito, o deflagrar da Guerra Civil de Espanha (1936-39) e da Segunda Guerra Mundial (1939-45) tiveram consequências catastróficas para a economia mundial e criaram um clima de instabilidade que quebrou quase por completo o fluxo do turismo europeu. Portugal, ainda que não tivesse participado de forma directa nos conflitos militares, sofreu os efeitos da crise económica e viu diminuir substancialmente não só a corrente de visitantes estrangeiros, mas também o próprio excursionismo interno, em resultado do racionamento de combustíveis. O Algarve, que dava então os seus primeiros passos na conquista do

⁵⁵⁹ Ministério das Obras Públicas e Comunicações, *Inquérito sobre o abastecimento de águas e saneamento das praias, termas e estações de turismo do sul do país, realizado pela comissão de engenheiros nomeada pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações por ampliação das portarias de 12 de Janeiro e 23 de Maio de 1934*, s.l., s.d. [1935], pp. 13-19.

⁵⁶⁰ *Almanaque do Algarve*, 1945, pp. 61-63. O Grande Hotel de Faro foi inaugurado em 1918, mas por razões que desconhecemos não consta desta lista.

mercado turístico, viu o seu desenvolvimento tolhido pela situação internacional, ficando remetido durante mais algum tempo à solidão a que o seu isolamento geográfico no extremo peninsular o habituara.

2.3. A afirmação do turismo de massas

2.3.1. “O segredo mais bem guardado da Europa”

Os turistas estrangeiros, especialmente os ingleses, descobriram o Algarve em meados dos anos 60, quando a construção do aeroporto de Faro veio reduzir significativamente as distâncias entre o Norte da Europa e a região algarvia. A partir desta data, aquela província deixou de ser um território distante e inacessível (pelo menos de forma rápida e cómoda), para se converter num apetecível destino de férias, que por vários motivos se revelava encantador, exótico e fascinante aos olhos dos visitantes. As descrições⁵⁶¹ feitas por aqueles que primeiro conheceram o Algarve fazem a apologia de uma terra que devia ser vivida de forma intensa – sensorial -, pois oferecia experiências únicas a nível visual – pelo contraste das cores escuras da serra, do mar azul, das casas brancas imaculadas e da forma bizarra dos rochedos e das chaminés rendilhadas -, olfactivo – pelo cheiro das laranjas, dos limões e das flores, em vez do diesel -, táctil – pelo calor do sol brilhante na pele, da areia macia e sem pedras que os pés calcorreavam -, auditivo – pelo som das ondas do mar, do rumorejar dos pinheiros e do canto das aves – e do paladar – por causa de uma gastronomia rica em novos sabores, capaz de agradar aos mais exigentes.

Na «terra de sonho do eterno verão»⁵⁶² os principais atractivos eram o sol, o mar e a areia: o extremo sul de Portugal possuía as melhores e menos frequentadas praias da Europa e um clima idílico que permitia fazer férias durante todo o ano. Ali prevalecia ainda «a magia e o espírito do passado», nas pequenas aldeias de pescadores, no tipo de vida do campo, no perpetuar dos ofícios tradicionais, nas práticas agrícolas ancestrais, nas reminiscências da herança mourisca – elementos de antanho, protegidos das influências deletérias e da inquietude do tempo moderno, que fascinavam os turistas

⁵⁶¹ Entre os anos 60 e 70, proliferaram os guias e os relatos sobre a experiência algarvia, a grande maioria destinava-se ao público inglês, mas também havia versões trilingues (inglês, francês e alemão). Mencionamos em seguida alguns deles: Frederic P. Marjay, *Algarve*, Lisboa, 1964; Frank Cook, *The traveler's paradise. Algarve, Portugal*, Vila Real de S. António, 1971; Sarah Braford, *Algarve*, Lisboa, 1971; Harry and Rene Chandler, *The Algarve*, s.l., s.d. [1972]; Lois Calvert, *Guide to the Algarve*, London, 1972; Charles E. Wuerpel, *The Algarve. Province of Portugal*, London, 1974.

⁵⁶² Frederic Marjay, *Op. cit.*, p. 17.

provenientes de grandes e turbulentas urbes, prendendo-os numa «sensualidade letárgica que faz[ia] com que o mundo exterior [fosse] não só irrelevante como obsceno»⁵⁶³. Simultaneamente, o Algarve revestia-se do verniz da modernidade: a diversidade de alojamentos aumentava de ano para ano à medida que iam sendo construídos novos hotéis, pousadas, *villas* e apartamentos. A maioria das cidades possuía já restaurantes, cafés, bares e boîtes. A vida nocturna oferecia variedade, sofisticação e distracção. Em breve haveria também jogo e entretenimentos nos casinos de Alvor, Monte Gordo e Vilamoura, cuja abertura estava prevista para 1971. Por toda a província surgiam as mais variadas infra-estruturas desportivas – campos de golfe (Quinta do Lago, Vale do Lobo, Vilamoura e Penina), ténis, centros de hipismo, clubes náuticos com múltiplas actividades e até uma marina destinada à navegação de recreio (Vilamoura, inaugurada em 1974). As duas faces da vida rural e da pesca, dos hotéis e das praias, a dupla herança da Europa e da África, definiam, segundo alguns, o charme único desta terra⁵⁶⁴.

No prefácio da segunda edição (1972) do seu roteiro sobre o Algarve, os Chandler, proprietários de uma agência turística inglesa, explicavam que desde a primeira publicação em 1969, tinham arranjado um número considerável de clientes interessados em conhecer a região, sendo que a maioria se havia tornado visitante regular, frequentando-a duas a três vezes por ano, tanto no verão como no inverno. Muitos tinham mesmo adquirido casas de férias, prolongando a sua estadia por alguns meses para escapar aos rigores do frio na Grã-Bretanha⁵⁶⁵. O clima, a beleza natural, as comodidades da vida moderna e o custo de vida (barato) em relação a outras estâncias europeias incentivavam à compra de propriedades na região algarvia. Empreendimentos, tão famosos como Vilamoura, Vale de Lobo, Quinta do Lago, Vilalara ou Areias de S. João, publicitavam os seus equipamentos, oferecendo vidas de luxo em *resorts* exclusivos, situados numa costa de areia dourada, em terrenos isolados e selvagens, envolvidos por pomares de romãs e laranjas, oliveiras, pinheiros e figueiras. Prometiam pequenas *villas* de charme, que misturavam o estilo mouro com o português moderno, totalmente integradas na paisagem, num conceito de *design* que privilegiava a privacidade e uma baixa taxa de ocupação. Propunham uma vasta gama de vantagens para os investidores e o usufruto de facilidades ainda raras no Algarve da

⁵⁶³ Frank Cook, *Op. cit.*

⁵⁶⁴ Sarah Braford, *Op. cit.*, p. 12.

⁵⁶⁵ Harry and Rene Chandler, *Op. cit.*

época⁵⁶⁶. Assim, não admira que o número de estrangeiros com residência permanente aumentasse progressivamente, sendo que as estatísticas oficiais de 1970 registavam a existência de 980 estrangeiros com vistos de habitação⁵⁶⁷. O segredo mais bem guardado da Europa, como alguns lhe chamavam, deixara de o ser e revelava-se agora aos olhos do mundo como uma terra de oportunidades...

2.3.2. A propaganda turística

A fim de expandir a procura e de cativar os possíveis interessados, a propaganda institucional e privada garantia «quaisquer que sejam os seus gostos, o Algarve oferece-lhe uma grande e variada escolha, desde o pequeno e isolado areal - quase que reservado só para si - até às praias cosmopolitas onde poderá encontrar um convívio animado com gentes vindas das diferentes partidas do mundo». Em todas essas magníficas praias de areia dourada e mar de cristal, o turista podia encontrar hotéis de todas as categorias, empreendimentos turísticos ou parques de campismo, que ofereciam os prazeres do regresso à natureza sem abdicar do conforto da vida moderna. Restaurantes, cafés, inúmeras actividades desportivas, bares, discotecas, casinos, complementavam a oferta do produto “mar e sol”, proporcionando divertimento e distração aos visitantes. Para além disso, a região algarvia dispunha ainda de monumentos, folclore e artesanato, cenas de uma vida simples que, segundo a publicidade, reproduziam uma persistência arcaizada de povos e culturas, que sem traduzir atraso, representavam um querer afectivo que dava sentido e personalizava a província, fazendo com que os meios mais modernos de diversão e desporto coexistissem em perfeita harmonia com a sua forma tradicional de existir⁵⁶⁸.

Na tentativa de melhor perceber e definir a forma como foi divulgada a imagem do Algarve nesta época, analisámos 102 cartazes existentes no espólio da Biblioteca Nacional, datados de 1960 a 1988, quase todos da responsabilidade de entidades oficiais⁵⁶⁹. Numa primeira observação, o número daqueles suportes publicitários

⁵⁶⁶ A título de exemplo menciona-se que em Vale do Lobo foram vendidas casas no início de 1972 por preços que variaram entre as 7.500 e as 15.000 libras. A revenda destas habitações no final de 1973 alcançou valores entre 20.000 e 24.000 libras. Este era o tipo de valorização prometido pelos promotores imobiliários aos seus clientes. Charles E. Wuerpel, *Op. cit.*; e Frank Cook, *Op. cit.*

⁵⁶⁷ Charles E. Wuerpel, *Op. cit.*, p. 164.

⁵⁶⁸ Asta de Almeida d'Eça e Luís de Almeida d'Eça, *Algarve. Portugal. Férias em todas as estações*, Loures, 1984.

⁵⁶⁹ Uma das poucas excepções é um cartaz, datado de 1922, mandado fazer pelo Comércio e Indústrias do Algarve. Lda. Faro, promovendo os figos regionais, com a seguinte mensagem: «Les figues: “délicieux” et “savoureux” constituent un excellent cadeau et proportionnent un délicieux dessert...».

reparte-se do seguinte modo: década de 60 – 10 espécimes, década de 70 – 28, década de 80 – 62, outras - 2. O que parece indicar um claro aumento do esforço de propaganda a partir dos anos 70, especialmente após 1974. Passando, depois, a uma análise mais detalhada daqueles documentos iconográficos detectou-se que, no primeiro período considerado, cabia ao Secretariado Nacional de Informação, através do Comissariado do Turismo, fazer a divulgação das diferentes regiões turísticas nacionais. No que diz respeito à província do sul do país, as mensagens então difundidas eram bastante simples: diziam apenas – «Algarve. Portugal» -, ou faziam alusão ao clima da região caracterizando-a como estação de inverno privilegiada - «Winter Holiday in Algarve. Portugal» (em português, inglês, francês e alemão). Dois dos cartazes encontrados publicitavam a realização de festivais com danças e cantares tradicionais (também em várias línguas). As imagens representadas mostravam praias com toldos, gente na areia e na água, e em cima das arribas povoações de casas brancas (Fig.76); ou aldeias algarvias, com açoteias e amendoeiras em flor ao fundo; ou ainda um desenho geometrizar de algumas habitações, o rosto de uma camponesa e palmeiras. Na amostra considerada, o casario imaculado revela-se o elemento mais destacado, surgindo associado tanto ao litoral (falésia, praia, barcos de pesca), como ao interior (amendoeiras, camponesa), o que sugere a ideia (intencional ou não) de um território muito ligado ainda à tradição agrícola e piscatória, com pequenos núcleos populacionais. Imagem reforçada pelas actividades complementares oferecidas – os festivais de música e dança regionais.

No decénio seguinte, a entidade responsável pela difusão da região passou a ser a Comissão Regional de Turismo do Algarve que, sob o slogan “É sempre tempo de Algarve”, procurou dinamizar os motivos para visitar a terra do «sul e do sol»⁵⁷⁰, anunciando que qualquer pretexto – um congresso ou reunião, o desejo de fuga ao bulício ou a procura de animação – servia para se buscar a terra algarvia, onde a benignidade do clima e o sentido de hospitalidade proporcionavam uma estadia agradável em qualquer época do ano. Os cartazes produzidos neste período, sob o patrocínio da Comissão Regional de Turismo do Algarve ou em conjunto com outros organismos (câmara municipais, juntas de freguesia, a Direcção Geral do Turismo, a Secretaria de Estado da Cultura, a Fundação Calouste Gulbenkian e outras), reflectem a vontade de ampliar o leque de actividades em curso na província, publicitando a

⁵⁷⁰ Joaquim Magalhães e João Leal, *Algarve. Portugal*, s.l., 1982.

realização de provas desportivas, festas populares, sessões de gastronomia e festivais de música erudita (concertos, recitais, bailado). As imagens que surgem nos cartazes, dada a quantidade de temas publicitados, são muito variadas, mas existem alguns elementos comuns. As fotografias do litoral são sempre muito semelhantes - um mar azul, rochas dispersas, toldos, barcos de pesca, pessoas a andar e a nadar, crianças a brincar na areia (Fig. 77) –, mostram o que a província tinha para oferecer em matéria balnear, valorizando a beleza cénica das paisagens, o prazer de passear pela praia junto ao mar e a segurança que a tranquilidade das águas garantia às famílias. Depois, há um conjunto de cartazes que embora versem assuntos diferentes contêm certas marcas distintivas, identificadas como símbolos do Algarve, falamos das chaminés e das amendoeiras em flor. Por fim, surge um terceiro grupo, que se caracteriza pela sua variedade imagética apresentando cataplanas, cerâmicas, balões e manjericos, anjos barrocos, etc., de acordo com o tema que trata. O facto de as praias serem publicitadas em apenas 4 cartazes,

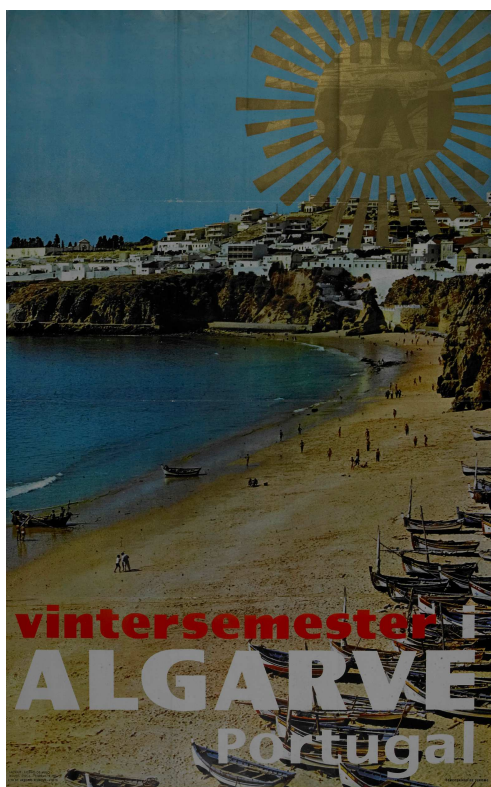


Fig. 79



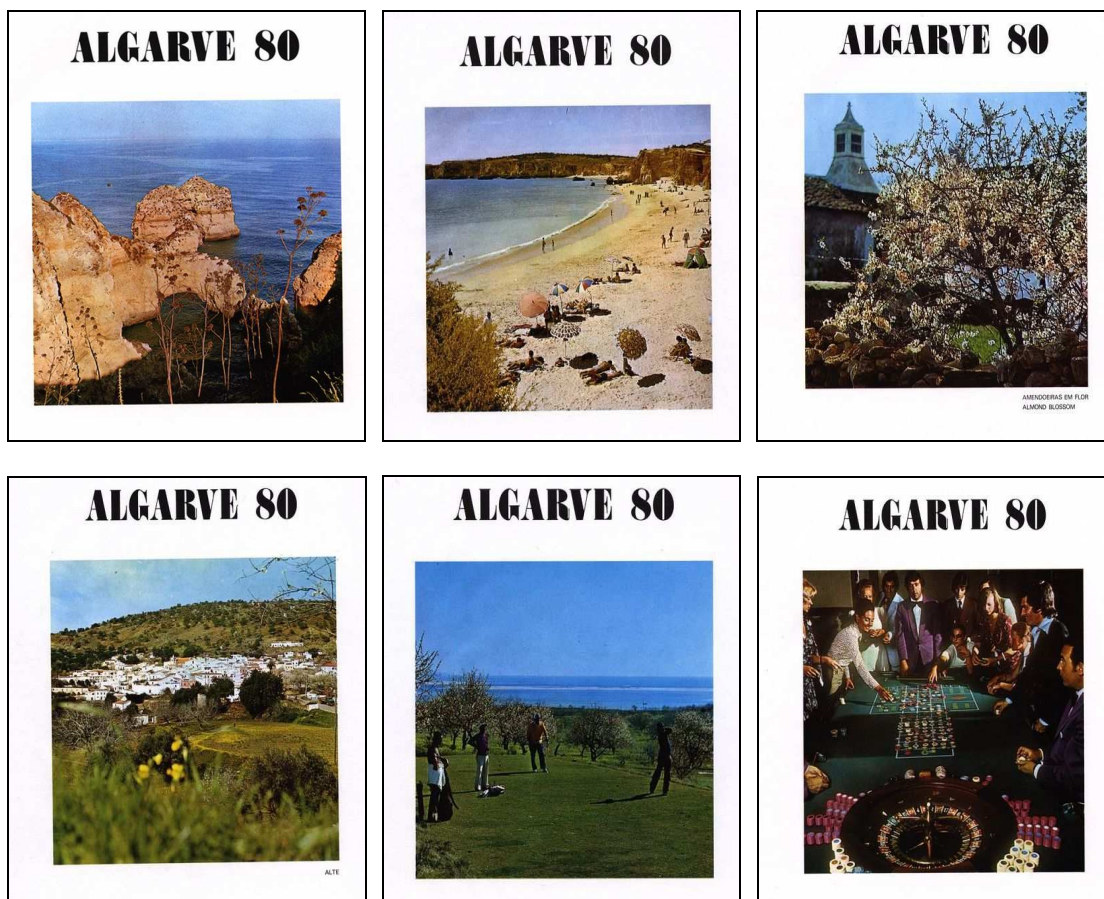
Fig. 80

Figura 79. Cartaz de propaganda ao Algarve em língua alemã, da responsabilidade do SNI – Comissariado do Turismo, 5000 exemplares, 1965 (coleção da BNP). Figura 80. Cartaz de propaganda ao Algarve da responsabilidade do Portuguese National Tourism Office, 10.000 exemplares, 1976 (coleção da BNP)

contra 24 que abordam outras matérias, faz-nos pensar que a propaganda revela uma clara intenção de diversificação das actividades disponíveis: continuando a apostar no produto “sol e mar”, que era a principal atracção da região, esforça-se também por mostrar que a província tinha mais-valias culturais, que davam maior relevo e interesse à estadia no Algarve.

Nos anos 80, a entidade responsável pelo turismo algarvio continuou a ser, nos primeiros anos, a Comissão Regional de Turismo do Algarve, depois substituída pela Região de Turismo do Algarve. Nesta década o mote da campanha publicitária intitulava-se “O Algarve é branco”, referindo-se à sua arquitectura tradicional, tendo como fim a preservação e o reforço da imagem turística da região. Tal como no decénio anterior, as entidades oficiais encarregadas da sua promoção apostaram sobretudo na valorização dos aspectos culturais da província, anunciando a realização de concertos, festas populares, actividades desportivas e exposições. Nesta amostra iconográfica destaca-se um conjunto de cartazes, apresentados mensalmente, que divulgam em quatro línguas – português, inglês, francês e alemão – as actividades a decorrer naquele período em toda a província, nomeadamente desporto, folclore, festas, romarias, feiras, mercados, exposições e teatro. Assim como no período antecedente, há poucas fotografias ou imagens de praias (apenas 2). Mas alguns suportes publicitários apresentam elementos que reflectem a importância do litoral e do ambiente marítimo - ondas, água, o próprio mar e peixes. Outros exemplares dispõem ainda de certos ícones associados à região – a tradicional chaminé, as famosas amendoeiras em flor, as casas brancas de açoteia e alguns produtos regionais (doces de amêndoa, figos, cataplanas, citrinos e alfarrobas).

Desta época é também uma colecção de 32 cartazes – digitalizados pela Biblioteca Nacional – que sob o título “Algarve 80” fazem a promoção do turismo algarvio, publicitando a região em múltiplas vertentes (Fig. 81-86). Este conjunto não aborda temas diferentes dos exemplares anteriormente mencionados, apenas se apresenta de uma forma mais homogénea e coerente, mostrando ser fruto de uma campanha específica e bem organizada, por parte de uma entidade (oficial?) que não nos foi possível identificar. Os cartazes aqui representados dividem-se essencialmente em três grandes grupos: cenas litorais, paisagens campestres e actividades lúdicas, culturais e desportivas. No primeiro tema (com 5 cartazes), surgem imagens de praias vazias ou com toldos e pessoas; um cenário idílico de arribas sob o mar azul; e duas representações de uma cidade costeira e da entrada de uma barra com um forte. No



Figuras 81 a 86. Cartazes da campanha “Algarve 80”: o litoral, o campo, os desportos e a diversão (BND)

segundo grupo (com 5 cartazes), aparecem as paisagens rurais, com pequenas povoações brancas encaixadas em campos agrícolas e as típicas amendoeiras em flor em primeiro plano ou como fundo. Por fim, destaca-se o núcleo mais valorizado – com 22 cartazes – que aposta na divulgação dos equipamentos e actividades culturais desportivas e lúdicas disponíveis no Algarve: as ruínas romanas de Milreu, o castelo de Silves, as igrejas, o hipismo, o golfe, o ténis, a pesca desportiva, a caça submarina, as corridas de barcos, os rallys, as piscinas, a marina, os casinos e ainda os espectáculos de folclore, a observação dos ofícios tradicionais (a pesca), a degustação dos produções gastronómicos regionais e as peças de artesanato local. Nesta colecção de cartazes quase não há texto – apenas algumas legendas identificando locais -, a mensagem é veiculada através das imagens, que se revelam muito simples, construídas a partir de belas fotografias que procuram mostrar o que a região tem de mais cativante.

Posto isto, parece-nos claro que os organismos encarregados da propaganda algarvia se empenharam na construção de um retrato do Algarve que ultrapassasse o seu

produto mais vendido – as praias –, juntando às atracções balneares a componente “animação” de forma a dinamizar a oferta turística. A publicidade institucional enveredou pela valorização dos aspectos de índole regional, dando preponderância a certos elementos específicos – como o folclore, a arquitectura típica e as amendoeiras em flor – de forma a projectar a ideia de uma terra que combinava com harmonia o passado e o presente, a tradição e a modernidade.

2.3.3. Um Algarve em mudança

Ainda nos anos 60, mormente a partir de 1965, vários indivíduos tomaram consciência das rápidas e sucessivas alterações físicas e sociais que convulsionavam a terra algarvia em nome dos interesses turísticos. Há nos testemunhos destes homens o perpassar de um sentimento de melancolia que nasce da convicção de assistirem à transformação irremediável de um mundo tal como o conheceram. David Wright, que viveu alguns anos no Carvoeiro, e o seu amigo Patrick Swift deixaram-nos um relato sobre a província na sua fase pré-turismo, nele destacando várias notas sobre esse ponto de viragem e suas consequências para a região. Chegámos, diziam eles, «um pouco antes do trágico momento da mudança. Pode ser reaccionário, pode ser fútil, mas é impossível observar o tumulto do *boom* turístico sem tristeza e uma certa nostalgia pelo que está a acontecer perante os nossos olhos»⁵⁷¹. Ao passarem para o papel as suas observações ambos tinham noção de que aquilo que escreviam era já história, porque de certa forma o Algarve sobre o qual discorriam já não existia, por causa da intensa pressão a que estava a ser submetido pelo turismo e pela construção imobiliária⁵⁷².

Outro aspecto dominante entre aqueles que deixaram as suas impressões sobre as mutações deste período era o sentimento de que a província se encontrava a saque, dominada uma «nova ficção de Eldorado, onde qualquer pedaço de terra val[ia] oiro; vende[ndo]-se a preços fabulosos terrenos na fímbria do litoral, ainda não h[avia] muito abandonados por desvaliosos»⁵⁷³. Com efeito, o interesse dos estrangeiros pelo Algarve precipitou uma corrida à compra de propriedades – especialmente junto ao mar – que fez subir o seu valor comercial e deu lugar a um verdadeiro delírio especulativo em nome da competição pelos grandes lucros: «os preços oscila[va]m em subida febril na região de Loulé e à beira-mar, na praia de Quarteira, para atingir o nível de loucura, e

⁵⁷¹ David Wright e Patrick Swift, *Algarve, a portrait and a guide*, London, 1965, p. 70 (tradução nossa).

⁵⁷² Id., *Ibid.*, p. 9 e 36 (tradução nossa).

⁵⁷³ César dos Santos, *Terra morena. Algarve do sonho e da realidade*, Lisboa, 1965, p. 178.

generalizar-se, nas zonas referidas de Albufeira, Armação de Pêra, Portimão, Praia da Rocha, Lagos, por todo o litoral, e mesmo para terras obscuras do interior»⁵⁷⁴.

O turismo, encarado durante algum tempo como a panaceia para todos os males económicos e estruturais da região, graças à ilusória miragem de que oferecia uma inexaurível torrente de divisas estrangeiras ao país, contribuiu para fomentar o desenvolvimento deste espaço e quebrar o seu tradicional isolamento. Mas também trouxe novos problemas e agudizou as assimetrias regionais que se faziam sentir desde longa data. A euforia ligada ao crescimento do turismo e aos lucros obtidos neste sector conduziu à terciarização das actividades, registando-se o abandono progressivo dos ofícios tradicionais, nomeadamente das práticas agrícolas e piscatórias. A agricultura sofreu ainda os efeitos da competição directa com o mercado imobiliário na disputa pelas melhores terras – as da orla e do barrocal –, ficando em clara desvantagem nesta luta. Também assim, a concentração do fenómeno turístico nas cidades e vilas costeiras favoreceu o aumento populacional junto ao mar, à custa da migração das gentes da serra para a faixa marítima. O que contribuiu para o acentuar de uma realidade há muito existente, o da disparidade económica e social entre as comunidades do litoral e do interior: «orla urbana, barrocal de transição e serra oculta, terá sido o trinómio de longa duração no Algarve»⁵⁷⁵. A zona serrana do sotavento, árida, áspera, acidentada e paupérrima, ficou praticamente despovoada ou reduzida a um número insignificante de habitantes, condenados a arrancar o pão dos calhaus a que chamavam terra, num contraste profundo com a opulência e o luxo desmedido de alguns aldeamentos turísticos instalados em cenários paradisíacos e destinados a um grupo restrito de privilegiados. Desta forma, «hoje te[mos] orla e barrocal hiper-povoados, de turismo e (...) especulação, e uma Serra tão somente penetrada por um ou outro projecto de desenvolvimento, de culturas novas para o mercado e, num ponto ou noutro, refúgio para místicos modernos»⁵⁷⁶.

⁵⁷⁴ Id. *Ibid.*, p. 190.

⁵⁷⁵ Miguel Vale de Almeida, “Do presente para o passado. Notas antropológicas sobre a Serra Algarvia”, *Moçárabe em peregrinação a S. Vicente. De Mértola ao Cabo de S. Vicente (integrado em sete itinerários medievais)*, Lisboa, 1990, p. 10.

⁵⁷⁶ Id., *Ibid.*, p. 10.

3. O Estado e a planificação turística do Algarve

3.1. O potencial turístico da região

A evolução do fenómeno turístico em Espanha foi desde cedo observada com curiosidade em Portugal, sobretudo a partir do momento em que a sua expansão se traduziu num generoso avolumar de receitas para o país vizinho. Ali, tal como em Portugal, a moda dos banhos de mar iniciou-se em pleno século XIX, no litoral atlântico norte, dada a preferência pelas águas frias, entendidas como mais salutareas e benéficas para os males do corpo. A praia de San Sebastián na Cantábria representou no panorama da vilegiatura oitocentista espanhola o mesmo papel que Cascais, a Granja ou Espinho tiveram no espaço português, como estações privilegiadas, frequentadas pela realeza, aristocracia e alta burguesia, em torno das quais se desenvolveu um urbanismo caracterizado por *chalets*, pequenos hotéis e outras edificações elegantes, dinamizando o aparecimento de um conjunto de infra-estruturas de animação, como casinos, clubes, cafés e parques públicos, onde decorria a vida social dos banhistas. A alteração do gosto em matéria da temperatura das águas balneares e a afirmação das praias do sul ocorreu mais cedo em Espanha - entre 1936 e 1950 -, sendo a costa cantábrica trocada pelas Baleares e pela Catalunha, onde se destacaram as famosas estâncias de Arenas, Benidorm, Torremolinos, Málaga e Marbella⁵⁷⁷.

A partir da década de 50 do século XX, o turismo em Espanha deixou de ser uma actividade minoritária para se transformar num fenómeno de massas, impulsionado pelas autoridades franquistas, que nele viram um dos pilares do desenvolvimento económico do país, considerando as divisas externas imprescindíveis para a recuperação nacional depois da Guerra Civil. Os anos seguintes caracterizaram-se pelo *boom* deste sector, animado por uma política turística que visava conseguir um crescimento exponencial, tanto em matéria de procura como de oferta, ainda que isso implicasse a secundarização de determinados critérios - como a qualidade - e se tivesse reflectido num procedimento anárquico em matéria de urbanismo e de destruição da paisagem⁵⁷⁸. A fim de promover o turismo, o Estado espanhol apostou fortemente na modernização da rede de transportes, fomentando a melhoria da circulação rodoviária, construindo

⁵⁷⁷ Alet Valero, "El turismo de playa en España entre 1850 y 1950. Creación, madurez y crisis", *Desarrollo regional y crisis del turismo en Andalucía. Actas del Simposio Hispano-Francés*, coord. de Andrés García Lorca e Francis Fourneau, Almería - Madrid, 1994.

⁵⁷⁸ Carmelo Pellejero Martínez, "La política turística en la España del siglo XX: una visión general", *Historia Contemporánea*. Revista del Departamento de Historia Contemporánea, Universidad del País Vasco, 25, 2002.

novos aeroportos, como o de Maiorca e Grã Canária, e multiplicando a área portuária do país para aumentar a capacidade de recepção de embarcações recreativas e desportivas. Simultaneamente incentivou a edificação maciça de novos alojamentos e estruturas de apoio às actividades turísticas, permitindo a alta densidade de construção nos centros mais visitados e a ocupação dos espaços naturais.

Os turistas que procuravam a Espanha provinham sobretudo dos países do centro e norte da Europa – França, Grã-Bretanha, Alemanha -, elegendo-a como destino de férias por causa da amenidade do clima durante o inverno, dos preços relativamente reduzidos e da facilidade de acesso através dos voos *charters*. Os seus locais de eleição eram as estâncias balneares das Baleares, Costa do Sol, Costa Brava e Canárias⁵⁷⁹.

A costa algarvia, pela sua localização geográfica, entre o Atlântico e o Mediterrâneo, é aquela que mais se assemelha ao litoral sul de Espanha. Por conseguinte, foi a região que se considerou possuir maior potencial para atrair parte do fluxo turístico que se dirigia para a nação vizinha e desviar assim algumas daquelas fabulosas receitas para Portugal. Em 1954, dizia-se na Assembleia Nacional: «este movimento turístico poderá ser também atraído às nossas terras do continente e dos arquipélagos (...). (...). Ali [no Algarve] o clima é como lá [Maiorca] ameno e temperado. O mar junto às costas é igual na sua tranquilidade, transparência e cor. As mesmas hortas verdejantes e férteis, as mesmas culturas em socacos e a mesma arborização, onde predominam as figueiras, as amendoeiras e as alfarrobeiras»⁵⁸⁰. O sucesso do turismo em Espanha – visitada por mais de 6 milhões de turistas em 1961 - animava as autoridades portuguesas a seguir o seu exemplo, tanto mais que dispunham de condições climatéricas e paisagísticas em tudo semelhantes ao que havia do outro lado da fronteira. Contudo, havia uma questão pertinente: estaria o Algarve em «condições de permitir que uma corrente turística que atinj[isse] certo volume se p[udesse] encaminhar para ele e ser recebida de modo a despertar saudades para voltar e com disposição para dizer a outros que v[iessem]»? A resposta era não, tendo em conta a falta de infra-estruturas para receber os turistas.

Com efeito, no início dos anos 60, o Algarve estava ainda isolado do mundo quanto a ligações aéreas e marítimas. Não dispunha de um aeroporto. Não tinha portos capazes de albergar os grandes navios de cruzeiros. Estava mal servido de ligações rodoviárias e ferroviárias com Lisboa, dado o mau traçado das estradas e o estado

⁵⁷⁹ José R. Diaz Alvarez, *Geografia del turismo*, Madrid, 1988.

⁵⁸⁰ Discurso do deputado Sousa Rosal, *Diário da Assembleia Nacional...*, 23-03-1954, p. 828.

obsoleto das vias férreas e do material circulante. Quanto à capacidade das instalações hoteleiras, as cerca de 700 camas disponíveis (em 6 hotéis, 11 pensões, 2 pousadas, 1 estalagem e 1 bloco de apartamentos) eram manifestamente insuficientes para alojar o fluxo de turistas que estava a ser convidado a visitar o Algarve, através da propaganda⁵⁸¹. Desta forma, a região, embora possuísse condições físicas para albergar um turismo em larga escala, não podia intentá-lo, enquanto não surgissem iniciativas públicas e privadas capazes de alterar a situação em matéria de equipamento hoteleiro, transportes e comunicações.

A intervenção do Estado tornava-se, pois, essencial para garantir a viabilidade da indústria turística. O seu contributo passava pela delimitação de uma política de desenvolvimento, que se deveria materializar em leis fomentadoras da construção de novas estruturas de alojamento e na promoção de medidas que permitissem o melhoramento das comunicações e meios de transporte nas suas ligações com a capital e o resto do mundo. Depois, cabia-lhe a responsabilidade de definir um plano de actuação concertada para a região, que permitisse o enquadramento dos interesses públicos e das iniciativas particulares, de forma a garantir que o crescimento regional se processasse à escala de um empreendimento de projecção internacional e no sentido da salvaguarda da reputação colectiva do país. Esperava-se que no âmbito das suas funções coordenadoras e fiscalizadoras, as autoridades estatais se ocupassem da resolução dos problemas de certa envergadura que estavam a ser postos (e não podiam continuar a ser ignorados) em matéria de urbanização do conjunto turístico do Algarve, de distribuição equilibrada do equipamento hoteleiro e de preparação de manifestações de cunho regional, desportivo e cultural, que reforçassem a sua imagem propagandística⁵⁸².

3.2. O Algarve nos Planos de Fomento

O Plano Intercalar de Fomento de 1965-1967 foi o primeiro a dedicar um capítulo ao turismo, fazendo o balanço da evolução recente do sector, analisando a situação presente e avaliando as perspectivas para o futuro. Depois de salientar a importância desta actividade para a economia nacional – tendo em vista que as receitas geradas tinham aumentado 380% no período de 1954-63 –, o dito documento constata a posição dominante de Lisboa como centro de atracção turística e o crescimento do

⁵⁸¹ Discurso do deputado Sousa Rosal, *Id.*, 02-03-1962, p. 903.

⁵⁸² *Id.*, *Ibid.*, 22-04-1961, pp. 814 e 905; Discurso do deputado Mário de Oliveira, *Id.*, 20-01-1960, p. 264.

interesse pelo litoral, especialmente no Algarve e na Madeira. O incremento desta indústria no espaço nacional era explicado pelo desenvolvimento dos transportes aéreos – que haviam permitido vencer o isolamento geográfico de Portugal em relação aos centros emissores de turistas – e à saturação dos tradicionais destinos mediterrânicos (Itália, Sul de França, costa de Espanha). Posto isto, tendo em conta «as condições naturais do Algarve e da Madeira, particularmente as suas características climáticas e os atractivos das suas praias, bem como as preferências demonstradas pelas principais correntes turísticas estrangeiras que nos visita[vam], aponta[va-se] a conveniência da promoção prioritária do desenvolvimento do turismo nestas duas zonas»⁵⁸³.

A Madeira, tal como o Algarve, apresenta uma situação particular no panorama turístico português. A sua eleição como destino privilegiado de vilegiatura remonta ao século XVIII, prendendo-se essencialmente com factores de ordem climática e terapêutica. «As qualidades profilácticas do clima na cura da tuberculose cativaram»⁵⁸⁴ os forasteiros, tendo-se a Madeira convertido numa estância de convalescença para as elites europeias. Entre 1834 e 1852, a ilha recebeu cerca de 300 a 400 doentes por ano - a maioria de origem inglesa - o que motivou a construção de um sanatório, em 1859. Para acolher os visitantes em estadias prolongadas surgiram as primeiras instalações hoteleiras e outros equipamentos de apoio. Várias actividades económicas insulares se estruturaram em função do turismo que passou a ter um peso significativo no desenvolvimento local. A divulgação das qualidades terapêuticas da ilha e a utilização habitual do Funchal como porto de escala nas viagens transcontinentais fizeram ampliar as motivações para a sua visita e outros estrangeiros surgiram interessados na beleza e exotismo das paisagens e na amenidade do clima. A primeira fase do turismo madeirense não teve carácter balnear, os forasteiros vinham pelos motivos mencionados e não ficavam apenas pela orla costeira, embrenhavam-se pelo interior (sobretudo na vertente sul) – a cavalo ou numa rede – para explorar os recantos da ilha, existindo em finais do século XIX várias estalagens fora do Funchal⁵⁸⁵. A Madeira foi pioneira no turismo internacional em Portugal e em tudo parece distinta da região algarvia. Contudo, há convergências entre ambas que explicam que, nos anos 60, tenham sido a grande aposta do Estado português em matéria turística.

⁵⁸³ Assembleia da República, *Plano Intercalar de Fomento para 1965-1967*, vol. I, *Proposta de lei e projecto*, Lisboa, 1965, pp. 422-423.

⁵⁸⁴ Alberto Vieira, “A história do turismo na Madeira. Alguns dados para uma breve reflexão”, *Turismo. Revista de la Escuela Universitaria de Turismo Iriarte*, n.º 0, Set. 2008, p. 100.

⁵⁸⁵ Id., *Ibid.*, pp. 102-104, 109 e 112.

A primeira metade do século XX foi um período negro para a Madeira: as duas Grandes Guerras e a instabilidade política e económica sentida a nível mundial contribuíram para a redução significativa da afluência estrangeira. A segunda fase do turismo madeirense iniciou-se no pós-guerra, no momento em que o Algarve dava os seus primeiros passos neste campo, sendo que a breve trecho aquela actividade se transformou no principal motor de desenvolvimento destas regiões. A construção das estruturas aeroportuárias de Porto Santo (1961), Madeira – S. Catarina (1964) e Faro (1965) revelou-se fundamental para ambas, diminuindo as distâncias e os custos de transporte de e para o resto da Europa. Outro factor em comum, e da maior relevância, foi o predomínio dos turistas britânicos: «a verdadeira descoberta da Madeira foi obra dos ingleses. O português descobriu apenas o caminho para [lá]chegar»⁵⁸⁶. O mesmo se podia dizer do Algarve. O estilo de vida inglês moldou inequivocamente o turismo das duas regiões. Foi a apetência destas áreas para o turismo internacional que fez centrar nelas a atenção do Estado português, no quadro dos Planos de Fomento, em detrimento de outros espaços nacionais, preferidos pelo turismo interno (depreciado por se mostrar menos lucrativo face à entrada de divisas estrangeiras). Em 1964, o deputado Agostinho Cardoso dizia: «centenas de milhar de portugueses viajam em cada ano e todavia se muita gente no continente conhece Paris, muito pouca vai à Madeira»⁵⁸⁷. Considerações que podiam aplicar-se também ao Algarve. A escolha destas regiões como destino de férias dos portugueses foi um fenómeno posterior, que só ganhou peso depois da Revolução de Abril de 1974 e das convulsões políticas que se lhe seguiram, tornando-se particularmente relevante nos anos 80. Existem, pois, vários pontos de contacto entre as duas áreas, mas voltemos ao caso específico do Algarve.

A aposta estratégica do Estado português no distrito de Faro, em meados do anos 60, traduziu-se pela disponibilização de verbas para a concessão de crédito destinado à ampliação da capacidade hoteleira da região e pela programação de um conjunto de trabalhos de urbanização, nomeadamente de abastecimento de água e saneamento a certas povoações, como Tavira, Quarteira, Faro, Portimão, Meia-Praia e Alvor. No que toca a medidas de política turística há a salientar a vontade então manifestada de se proceder a um planeamento racional de actuação futura naquela província, tendo em conta a necessidade de conservar os seus atractivos naturais, paisagísticos, urbanísticos,

⁵⁸⁶ Id., *Ibid.*, p. 99.

⁵⁸⁷ Agostinho Cardoso, *A Madeira e o turismo nacional*, intervenção do deputado pelo círculo do Funchal, no aviso prévio sobre turismo, efectuado na sessão legislativa de 1963-1964 da Assembleia Nacional, Funchal, 1964, pp. 42-43.

artísticos e folclóricos; de evitar a saturação excessiva de determinadas zonas; e de promover a constituição de núcleos turísticos específicos, como forma de diminuir os custos resultantes da dispersão. A decisão de apostar no Algarve como região de turismo privilegiada não reunia, contudo, o consenso geral, parecendo existir o receio de que esta mudança de rumo do governo viesse a reflectir-se no desinteresse por outras áreas e conduzir à sua decadência. O parecer da Câmara Corporativa em relação a este projecto manifestava uma preocupação clara com o futuro das praias da Linha do Estoril e da Costa da Caparica, já que se temia ver desperdiçados os muitos capitais ali investidos⁵⁸⁸. Apesar das reticências iniciais de certos órgãos consultivos, o apoio estatal à região algarvia foi-se consolidando nos anos seguintes à medida que esta conquistava maior relevância no panorama turístico nacional: entre 1961 e 1966, o número de estrangeiros nos hotéis, tendo em conta a sua distribuição geográfica no país, subiu de 3 para 13% no Algarve (a Madeira representava então 10% das dormidas estrangeiras)⁵⁸⁹.

Assim, no III Plano de Fomento, o Estado definiu, em matéria de planeamento estratégico para a província, um desenvolvimento com base na expansão do turismo, determinando a prossecução dos estudos com vista à salvaguarda dos valores ambientais e turísticos, particularmente na zona costeira; a realização de trabalhos de valorização das localidades e zonas onde se previa a concentração de equipamentos hoteleiros e espaços residenciais; e a multiplicação dos serviços terciários nos núcleos urbanos já existentes⁵⁹⁰. Aquando da discussão deste projecto na Assembleia Nacional, o deputado pelo Algarve, Sousa Rosal, louvou os trabalhos de ordenamento turístico que se encontravam em curso, com o fim de estabelecer as normas que haviam de regulamentar o dimensionamento e localização dos núcleos habitacionais e a instalação dos equipamentos residenciais, sociais, comerciais, desportivos e recreativos, posto que se tratava de elementos há muito necessários para a orientação do planeamento urbanístico da região. Contudo, entendia que estes estudos, com incisão nas zonas prioritárias, se deveriam estender a todo o território algarvio, dado o claro interesse das iniciativas privadas em expandir a sua área de actuação. No entender de Sousa Rosal, as medidas preconizadas no III Plano de Fomento deveriam ter sido executada há muito, pois

⁵⁸⁸ Discurso do deputado Sousa Rosal, *Op. cit.*, 03-12-1964, p. 3960.

⁵⁸⁹ Contra 54% na região de Lisboa, 4% no Porto, 7% nas praias da costa ocidental e 12% nas restantes regiões, em 1966. Presidência do Conselho, *III Plano de Fomento para 1968-1973*, vol. II, Lisboa, 1968, p. 424.

⁵⁹⁰ *Id.*, *Ibid.*, pp. 641-642.

tornava-se evidente que o Algarve, já bem lançado em matéria de construção, carecia das infra-estruturas básicas – vias e meios de comunicação, água, saneamento, electricidade – que constituíam a ossatura do corpo urbanístico, pondo em risco o futuro de um turismo de qualidade⁵⁹¹.

O IV Plano de Fomento para 1974-1979 reiterava a intenção do Estado de concentrar esforços nas zonas mais aptas, pela sua capacidade de atracção dos fluxos turísticos, para assegurar a curto prazo a rentabilidade dos investimentos efectuados. Da mesma forma, enunciava a necessidade de definir a curto prazo um conjunto de medidas de planeamento e orientação, para fazer face à intensidade da procura sobre estas regiões e aos impactes a que estavam sujeitas, a fim de impedir a degradação do património nacional e o desequilíbrio entre a oferta e procura que já se registava em alguns casos e tinha tendência para acentuar-se. Neste âmbito, foi decidida a elaboração ou actualização de planos de ordenamento físico, para zonas específicas, destinados a regular o crescimento dos núcleos turísticos, através de planos directores globais e de planos de urbanização pormenorizados. Entendia-se ainda ser da responsabilidade do Estado a construção ou o fomento das infra-estruturas básicas nas zonas de desenvolvimento turístico intensivo, de forma a garantir a sua acessibilidade e funcionamento; e a aplicação de medidas contra a poluição e para salvaguarda do património natural e cultural local. O dito Plano ratificou o Algarve como região de turismo privilegiada, determinando como zona prioritária a costa meridional⁵⁹². Com isto, o barrocal e a serra, bem como o litoral ocidental, ficaram excluídos – pela sua falta de interesse turístico (e por conseguinte público) – dos planos de desenvolvimento para a região.

3.3. O planeamento turístico regional

3.3.1. O Plano de Valorização Turística do Algarve

Na década de 60, ainda antes da consagração do turismo nos Planos de Fomento, assistiu-se à realização e apresentação de vários estudos e projectos destinados à valorização turística e à planificação urbana do Algarve (especificamente da orla meridional), de forma a prepará-lo para a afluência maciça que se esperava vir em breve

⁵⁹¹ Discurso de Sousa Rosal, *Op. cit.*, 25-11-1967, pp. 1866-1869.

⁵⁹² Presidência do Conselho de Ministros, *Projecto do IV Plano de Fomento*, tomo I, *Metrópole*, Lisboa, 1973, pp. 445-464.

a atingi-lo. O primeiro destes trabalhos, da responsabilidade do Secretariado Nacional de Informação, intitulado *Plano de Valorização Turística do Algarve*⁵⁹³, partia do princípio que o movimento turístico europeu, irradiando a partir da Riviera Francesa e projectando-se nas costas italianas e espanholas, acabaria por alcançar o Algarve como meta natural dessa expansão. Aliás, segundo o documento, eram já visíveis algumas manifestações desse fenómeno, nomeadamente a formação de centros urbanos de tipo turístico, para os quais importava estabelecer normas orientadoras de crescimento.

O objectivo do S.N.I., com este estudo preliminar, era estabelecer uma programação cuidada – através da demarcação de zonas de interesse e áreas de desenvolvimento turístico – que definisse a ordem de prioridade das iniciativas, com vista à criar uma adequada cobertura regional do equipamento turístico a implementar. O turismo algarvio assentava então em meia dúzia de unidades hoteleiras e três parques de campismo, oferecendo no conjunto cerca de 3000 camas, uma capacidade de hospedagem manifestamente insuficiente. Tornava-se pois primordial promover a realização de estudos urbanísticos das localidades, avaliar a capacidade de recepção dos espaços mais atractivos e definir as áreas de reserva indispensáveis à construção de hotéis, casinos e outros meios necessários à exploração da actividade turística. O Secretariado Nacional de Informação entendia que o planeamento prévio e atempado do desenvolvimento da indústria do turismo no Algarve era determinante para que este se processasse de forma regrada e útil, de modo a não afectar negativamente a fraca economia agrícola e piscatória da região e a garantir a protecção dos seus valores monumentais e naturais.

Do relatório do S.N.I. constava ainda um esboço de zonamento, com base nas características das diversas áreas geográficas da província e nos tipos de turismo que podiam vir a implementar-se nesses trechos. A nós interessa sobretudo salientar as suas propostas para o litoral, assim: determinava-se que, de um modo geral, toda a costa do Algarve, excepto o trecho entre Sagres e a Luz, proporcionava boas condições para a prática do turismo balnear. O equipamento turístico a implantar em cada local seria variado e em correspondência com a tipologia de exploração turística a adoptar. Por exemplo, o sector SW do Algarve, tendo Sagres como pólo de atracção, era considerado apto para um turismo de passagem, apoiado em pequenas unidades hoteleiras e parques de campismo. Já na Meia-Praia, na costa entre a Senhora da Rocha e Armação de Pêra e

⁵⁹³ Secretariado Nacional de Informação, Direcção de Serviços do Turismo, *Plano de Valorização turística do Algarve. Estudo preliminar*, s.l., 1963.

no trecho dos Olhos d'Água, consideravam-se reunidas as condições necessárias para o desenvolvimento de um turismo de base climática, com recurso a instalações hoteleiras de grande qualidade, isoladas e defendidas de uma urbanização intensa.

3.3.2. Esboceto da Faixa Marginal. Memória descritiva

Um ano mais tarde, em 1964, veio a lume o *Esboceto da faixa marginal. Memória descritiva*, elaborado por Luigi Dodi e a sua equipa, incumbidos pelo governo português (através do Ministério das Obras Públicas e da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização) do planeamento urbanístico do Algarve. Nesta abordagem inicial aos problemas da província, o arquitecto italiano explicava que a primazia atribuída à faixa costeira (meridional) se justificava pela urgência posta na iniciativa de transformação desta área e na necessidade de se encontrar um ponto de equilíbrio entre o seu desenvolvimento económico e a salvaguarda dos valores artísticos e paisagísticos das localidades, que em conjunto com o mar, o sol e as praias constituíam os elementos privilegiados do turismo regional⁵⁹⁴. Tal como no relatório do Secretariado Nacional de Informação, era já então perfeitamente claro para as instituições e técnicos envolvidos nestes trabalhos, que se tornava indispensável manter a originalidade do ambiente local, «quer no que diz[ia] respeito à suave e harmoniosa paisagem campestre que enquadra[va] uma arquitectura rural cheia de simplicidade e equilíbrio, quer no que diz[ia] respeito à paisagem da costa em falésia, cujo recorte e colorido constitu[íam] o mais alto valor panorâmico da província», pois «só evitando que o vasto desenvolvimento urbanístico que [ia] processar-se [viesse] a desfigurar o que [era] característico do Algarve, (...) [conseguiriam defender] capazmente a sua posição na severa concorrência internacional, cada dia mais dilatada e competitiva»⁵⁹⁵.

Uma das primeiras tarefas da equipa do Prof. Dodi e do Gabinete Técnico encarregado de elaborar o Plano Regional do Algarve foi o cálculo dos índices de capacidade dos diferentes sectores da costa, com vista a avaliar a capacidade de recepção do espaço e determinar a ordem de grandeza dos números envolvidos, para efeitos de distribuição populacional e estruturação regional. Partindo do pressuposto que

⁵⁹⁴ Luigi Dodi et ali, *Planeamento urbanístico da região do Algarve, Esboceto da faixa marginal. Memória descritiva*, s.l., 1964, pp. 2 e 5.

⁵⁹⁵ Carta do Director-Geral dos Serviços de Urbanização ao Ministro das Obras Públicas em Junho de 1964, incluída no *Planeamento Urbanístico da Região do Algarve. Esboceto e orientação geral. Relatório do Gabinete Técnico do Plano Regional do Algarve*, Direcção Geral dos Serviços de Urbanização - MOP, s.l., 1964, p. 3.

a oferta do alojamento devia ser proporcional à extensão e área das praias adjacentes, a fim de que na época alta, não houvesse uma quantidade excessiva de banhistas, chegou-se à conclusão, depois de analisados os dados, que o Algarve possuía um extraordinário potencial turístico (teórico), capaz de albergar 677.600 camas. Ainda em matéria prospectiva, foi feito o cômputo de que em 15 anos seria viável a construção de cerca de 260.000 camas (alcançando-se as 680.000 ao fim de 30 anos), repartidas entre instalações hoteleiras (40%) e outras formas de alojamento (60%) – aldeias de férias, aparthotéis, moradias, etc. Calculou-se também que em 1980 se atingiria o valor de 885.000 pessoas no Algarve, distribuídas entre turistas (260.000) e residentes (625.000), número que ascenderia a 2.300.000 num prazo de 30 anos. A previsão de uma evolução de acordo com uma ordem de grandeza desta natureza implicou desde logo a necessidade de definir a construção antecipada de infra-estruturas na escala adequada, levando o Gabinete Técnico do Plano Regional do Algarve a propor a realização de um conjunto de equipamentos indispensáveis ao futuro crescimento urbanístico da província: acessos, abastecimento de água potável, saneamento e electrificação. Tendo em conta a concentração turística e o afluxo demográfico que se esperava em determinadas zonas, o dito Gabinete aconselhava o imediato levantamento topográfico e a elaboração de planos parciais de urbanização para a Meia-Praia, Alvor – Praia da Rocha, Armação de Pêra, Quarteira e Manta Rota – Monte Gordo.

Em essência, o Prof. Dodi e o Gabinete do Plano Regional do Algarve preconizavam um planeamento dos recursos turísticos do Algarve de acordo com o potencial económico nacional e regional, que garantisse simultaneamente a salvaguarda dos valores naturais sensíveis (a deteriorações provocadas pela acção humana ou por agentes físicos), considerando que nenhum interesse privado se poderia sobrepor ao interesse público nesta matéria. Deste modo, propunham que as praias mais pequenas, correspondentes aos sectores de arribas (no barlavento), deviam, pelas suas características paisagísticas e naturais, ficar reservadas a um turismo de qualidade, com baixos índices de ocupação. Enquanto, os sectores correspondentes a praias de grandes dimensões (no sotavento) se qualificavam para um turismo mais abrangente, em termos de quantidade e qualidade. Defendiam um tipo de ocupação caracterizada pela concentração dos alojamentos turísticos em poucos, mas bem desenvolvidos e apetrechados núcleos, deixando o restante espaço livre. Admitiam, contudo, que dada a situação vigente, de invasão de praticamente toda a costa pelas iniciativas privadas, os trabalhos futuros teriam de se basear num meio-termo, que conciliasse os interesses

particulares e os princípios públicos de valorização e estruturação da região⁵⁹⁶. Para o litoral ocidental algarvio preconizavam que, possuindo pouca apetência turística - pela frieza das suas águas, maior frequência e intensidade do vento, maior agitação do mar e inexistência de centros populacionais de apoio às praias -, não havia interesse no potenciamento do crescimento da sua indústria hoteleira. Pelo contrário, parecia mais vantajoso deixá-lo de reserva, tendo em conta futuras necessidades de expansão, ou colocá-lo à disposição do reduzido número de turistas que valorizavam o sossego e isolamento deste território.

3.3.3. O Plano Regional do Algarve

Em 1966, Luigi Dodi apresentou a versão final do seu relatório - o Ante-Plano Regional do Algarve⁵⁹⁷. Nele o arquitecto italiano defendia que os atractivos turísticos destinados a constituir matéria-prima duma indústria turística regional se limitavam a três elementos com características excepcionais - a costa, as praias e o clima. Tudo o resto, geralmente invocado para valorizar a região - a serra de Monchique, as amendoeiras em flor, os monumentos e a arquitectura tradicional -, tinha apenas interesse local, sendo o património bastante pobre, as paisagens pouco impressionantes e a arquitectura adulterada. Posto isto, anunciava que os principais esforços no sentido do fomento da actividade turística algarvia se deviam concentrar na estreita faixa de terra junto ao mar.

Fazendo uma estimativa do potencial turístico da orla costeira algarvia, a partir da comparação com dados relativos a duas províncias balneares italianas (Forli e Lucca), o Prof. Dodi calculou - excluía a costa ocidental e reduzida a um quarto a zona de Faro-Olhão - a existência de uma extensão de praias de 110.000 metros, com uma superfície de mais de 15 milhões de metros quadrados. Isto representava uma capacidade de recepção enorme que, mesmo limitada às previsões mais prudentes (seguindo indicações do S.N.I.), permitia albergar entre 300.000 a 500.000 banhistas. Para acolher estas centenas de milhar de turistas seria necessário acautelar determinadas situações e planificar o tipo de ocupação destas praias. O Ante-Plano, contudo, limitava-se a indicar as soluções mais idóneas e economicamente convenientes, cabendo ao Estado e aos órgãos regionais a iniciativa de determinar as formas e os meios a aplicar a

⁵⁹⁶ Direcção Geral dos Serviços de Urbanização - MOP, *Planeamento Urbanístico da Região do Algarve. Esboceto e orientação geral*....

⁵⁹⁷ Luigi Dodi, *Plano Regional do Algarve. Ante-plano*, s.l., 1966.

cada sítio. A escolha dos locais e dos equipamentos dependeria de uma política urbanística do território que à força chamariz dos espaços naturais conseguisse acrescentar um conjunto de atractivos específicos para turistas, nomeadamente núcleos residenciais, acessos, áreas comerciais, espaços verdes, centros desportivos e recreativos. Neste campo, o arquitecto italiano reiterava (seguindo de perto as propostas já esboçadas nos trabalhos de 1964) a necessidade de dotar a região de alojamentos (hoteleiros e outros), de equipamento técnico (estradas, aeroportos, portos, redes ferroviárias) e de um conjunto de serviços básicos (electricidade, abastecimento de água, saneamento de esgotos) à escala dos números previstos.

Os objectivos fundamentais do Prof. Dodi neste Plano foram o «de estabelecer um zonamento geral e respectiva regulamentação que, tendo por base o crescimento previsível do turismo, definisse os parâmetros e directivas para o desenvolvimento das áreas mais vocacionadas para o efeito», salvaguardando simultaneamente a protecção dos interesses naturais e paisagísticos. A proposta de zonamento apresentada assumia claramente uma escala regional, remetendo os aspectos particulares de cada sector para os planos de pormenor a executar *a posteriori*⁵⁹⁸. Assim, por exemplo, com vista à defesa de valores ambientais e paisagísticos propugnava a defesa integral de certos trechos do litoral entre a Ponta de Sagres e Quarteira, correspondentes à área de arribas, entendida esta como uma das paisagens de maior beleza da região e com alto grau de vulnerabilidade. Em alguns sectores desta área era possível a criação de zonas de edificação turística controlada, desde que em posição recuada em relação à crista das rochas. Em certos núcleos urbanos – como Lagos, Alvor, Portimão, Armação de Pêra, Albufeira, Quarteira, Faro, Olhão, Tavira e Vila Real de S. António – estabelecia-se que todas as novas edificações deviam ser sujeitas a limitações de altura, volume e densidade construtiva, de modo a integrarem-se no espaço preexistente. Previa-se ainda a delimitação de espaços destinados à implantação de núcleos turísticos, com possibilidade de construção controlada de hotéis, agrupamentos residenciais e o equipamento social e técnico indispensável. Estavam incluídas neste enquadramento o litoral de Lagos até à barra de Alvor, Praia da Rocha, Armação de Pêra, zona oeste de Quarteira, Ilha de Faro, Ilha de Tavira, Manta Rota e Monte Gordo. Pressupunha-se que, apesar de não serem aqui aplicadas as rigorosas medidas de preservação da paisagem

⁵⁹⁸ Ana Maria Soares, *Op. cit.*, p. 177.

que se impunham noutros trechos, a edificação efectuada seria disciplinada através de instrumentos de planificação pormenorizados.

O Secretariado Nacional de Informação, através do Comissariado do Turismo, a quem foi solicitado um parecer sobre a pertinência dos princípios enunciados no documento, manifestou a sua aceitação em relação à estrutura geral do Ante-Plano, afirmando estar de acordo com as propostas de zonamento e com a escolha das áreas de implantação dos núcleos turísticos mais importantes. Referiu ainda nada ter a objectar nas indicações relativas à paisagem costeira, medidas que considerava de toda a relevância, dada a importância que a protecção da natureza começava a atingir e tanto mais urgentes quando se sabia que a explosão demográfica, que se iria processar devido ao turismo, teria necessariamente um impacto pernicioso sobre o ambiente. Salientava também que para o sector oficial do turismo interessava sobremaneira a existência de um plano que oferecesse as garantias mínimas de rentabilização dos investimentos efectuados, já que o facto de o Algarve ter sido considerado como zona prioritária tinha feito convergir para aquela região um conjunto de investimentos estatais avultados. Mais, o S.N.I. entendia que o Plano constituía um factor essencial para promover um desenvolvimento turístico correcto do ponto de vista da composição equilibrada dos núcleos urbanos, de modo a não abastardar o produto oferecido. A prestação de serviços de qualidade era imprescindível para garantir o sucesso do sector do turismo no processo regional, já que este constituía a mola real (e quase única) de toda a reestruturação das actividades primárias e secundárias do Algarve, sendo-lhe exigida a pesada função de funcionar como o motor de arranque para a evolução económica da província (e do próprio país!).

Em matéria de política de turismo, aquela entidade apostava na qualidade, não havendo interesse em considerar a criação de equipamento para as massas, já que o turismo do Algarve não havia ainda atingido os valores suficientes para permitir o estabelecimento de estruturas que só a regularidade dos grandes números podiam autorizar. O Secretariado Nacional de Informação justificava esta estratégia de prudência fazendo alusão ao caso espanhol que, tendo sido apontado várias vezes como o exemplo de uma resposta rápida e eficiente às exigências de um surto turístico em grande escala, manifestava prejuízos evidentes da falta de coordenação dos sectores,

existindo já alguns sintomas de crise a afectar o crescimento espectacular dos últimos anos⁵⁹⁹.

3.3.4. O Planeamento Turístico do Algarve

No mesmo ano de 1966, o S.N.I., através do Commissariado de Turismo, apresentava novo plano para a região algarvia – o *Planeamento Turístico do Algarve* -, onde se observa uma certa sintonia a nível de objectivos e métodos em relação ao projecto do arquitecto italiano, podendo até dizer-se que os dois documentos se revelam complementares no que toca às intenções programáticas. Tanto mais que o Secretariado Nacional de Informação manifestava explicitamente a sua intenção de, com este trabalho, delinear os «princípios básicos de orientação e propor uma política geral de desenvolvimento turístico que permit[isse], (...) enquadrar e orientar os estudos urbanísticos que já [estavam] sendo elaborados pela DGSU [Direcção Geral dos Serviços de Urbanização]»⁶⁰⁰.

Esta coordenação de esforços no sentido de uma harmonização do planeamento turístico e urbanístico do Algarve resultou na consolidação (do ponto de vista teórico) da posição estratégica do regime em relação àquela região, que se baseava na qualidade - ao contrário do que havia feito em Espanha pelo governo franquista - através da compatibilização dos objectivos de uma política de aproveitamento intensivo dos recursos turísticos com a preservação dos valores naturais e culturais da província. Esta afirmação pode parecer ousada tendo em conta a influência do modelo espanhol no desenvolvimento do turismo algarvio e se pensarmos naquilo que acabou por ser feito no Algarve nos anos 70 e 80. No entanto, a análise dos planos e projectos elaborados entre 1963-1967 por organismos oficiais portugueses mostra claramente que estes delinearam uma estratégia que privilegiava a qualidade em detrimento do número (ainda incerto) e que acautelava a salvaguarda dos valores paisagísticos da região, através do controle do crescimento urbano. Entendendo aqueles valores como factores preponderantes da atracção turística regional e como mais-valias determinantes face à concorrência de outras áreas mediterrânicas com um conjunto de equipamentos turísticos de maior potencial, mas saturadas e descaracterizadas em função dum desenvolvimento excessivo e da rarefacção dos seus elementos naturais.

⁵⁹⁹ Commissariado do Turismo, *Plano Regional do Algarve – Prof. Dodi, Outubro de 1966. Parecer*, s.l., 1967.

⁶⁰⁰ Commissariado do Turismo, Gabinete de Estudos e Planeamento, *Planeamento turístico do Algarve. Relatório de base – 2.ª parte*, 1966, p. 44.

Dentro deste quadro deu-se particular relevo à necessidade de aplicar um conjunto de medidas de protecção, no que respeita à reserva de espaços livres, à delimitação de áreas *non aedificandi* e à promoção de iniciativas para a conservação e valorização de paisagens. Assim, o *Planeamento turístico do Algarve* consignou a existência de uma “zona de interesse turístico”, constituída por uma faixa contínua ao longo de todo o litoral algarvio, com uma profundidade média de cerca de 700 metros, sobre a qual recaía a atenção das iniciativas privadas e que por isso exigia a intervenção do Estado para impor uma disciplina adequada em matéria de aproveitamento e utilização. A ordenação turística global de uma região como o Algarve, tendo simultaneamente presentes a diversidade de interesses em jogo e o grande número de possibilidades e de alternativas oferecidas por uma costa com cerca de 200 km, encontrava-se pejada de inúmeras dificuldades e obrigava à definição de um quadro rígido de prioridades. Desta forma, previa-se a delimitação de “áreas de desenvolvimento turístico prioritário”, sobre as quais seriam aplicadas medidas de promoção especiais destinadas a incentivar a concretização de espaços turísticos, dotados de um equipamento urbano, comercial, administrativo e recreativo, suficientemente amplo para assegurar a sua autonomia, funcionamento e atractibilidade. Este plano de intervenções selectivas procurava congrega o conjunto de meios técnicos, financeiros e promocionais disponíveis para assegurar a eficácia e rentabilidade dos investimentos efectuados, ao mesmo tempo que tentava canalizar e estimular os grupos privados para o aproveitamento efectivo das facilidades criadas em núcleos específicos. Esta política estatal de concentração de meios visava a criação de centros turísticos bem apetrechados e de elevada qualidade, que servissem de travão à dispersão das iniciativas privadas, permitindo assim um controlo efectivo sobre as transformações do território e a redução dos encargos públicos com a instalação de infra-estruturas básicas e serviços mínimos. A escolha dos locais de implantação dos novos centros turísticos dependeria da análise de certos critérios, entre os quais as aptidões naturais e os atractivos de cada localidade, a relativa facilidade de instalação ou ampliação das infra-estruturas de base, a proximidade de aglomerados populacionais já existentes que pudessem fornecer apoio material e humano e a intensidade da actividade privada pré-existente. De acordo com estes parâmetros, os locais que reuniam as condições mais favoráveis eram a baía de Lagos, o litoral entre Armação de Pêra e Albufeira e o que ficava entre Cacela e Vila

Real de S. António. Estas localizações pouco diferiam das áreas destinadas pelo Plano Dodi à implantação de núcleos turísticos⁶⁰¹.

É de salientar que nestes dois projectos já não se faz referência à ideia inicial – proposta por Dodi em 1964 – de concentrar o turismo de maior qualidade e com baixas taxas de ocupação na zona do barlavento e de dirigir as massas para o sotavento. É certo que no plano de 1966 o arquitecto italiano previa uma faixa de protecção absoluta entre a costa ocidental e Quarteira, só admitindo excepções a algumas estâncias balneares dentro dessa área restrita – Lagos, Praia da Rocha e Armação de Pêra. Uma hipótese que pode ajudar a explicar esta mudança de rumo é que nos anos que separam os diferentes planos houve um aumento da procura na região algarvia, sobretudo por parte de turistas ingleses, que manifestavam uma clara preferência em relação ao sector do barlavento. Esta maior afluência à zona costeira a oeste de Faro terá, sem dúvida, fomentado o crescimento da oferta dinamizada pelo sector privado. Ora, o Estado, apesar de todas as suas boas intenções de controlo das áreas de implantação turística, não podia de todo ignorar os interesses privados pré-existentes, já que o sucesso ou o fiasco dos seus projectos dependia da maior ou menor adesão deste grupo de pressão. Assim, é de todo admissível que nos novos instrumentos de planeamento, as entidades oficiais, encarregadas da definição dos locais a desenvolver, dessem prioridade a praias onde o fenómeno turístico se encontrava manifestamente em expansão e, não podendo fazer tábua rasa do que já tinha sido edificado, procurassem pelo menos mitigar e controlar o pré-estabelecido.

O conjunto de normativas de enquadramento dos centros turísticos, divulgado no *Planeamento Turístico do Algarve*, ia também claramente ao encontro do que já tinha sido explanado sobre esta matéria no Plano Dodi, revelando a preocupação das autoridades com a questão da protecção da orla costeira face ao proliferar do fenómeno construtivo. Com efeito, o documento do S.N.I. reafirmava a necessidade de conservar e realçar por todos os meios disponíveis o enquadramento natural dos núcleos urbanos de desenvolvimento turístico situados na faixa marítima e de promover a conservação da paisagem ao longo da costa. Para isso era imperativo garantir a concentração da urbanização intensiva em áreas bem delimitadas de modo a permitir a conservação de largos trechos de paisagem com uma densidade de ocupação baixa; proscriver a implantação sistemática de edifícios e de conjuntos de grandes dimensões sobre a orla

⁶⁰¹ As quais, recordemos, eram: Lagos até à barra de Alvor, Praia da Rocha, Armação de Pêra, zona oeste de Quarteira, Ilha de Faro, Ilha de Tavira, Manta Rota e Monte Gordo.

marítima; e criar zonas livres de protecção e valorização paisagística (com uma profundidade mínima de 200m a partir do limite máximo da preia-mar), ao longo das praias integradas nas áreas de desenvolvimento prioritário. Com o objectivo de minimizar o impacto da construção urbana sobre as zonas de praias, o dito projecto estabelecia ainda o afastamento dos volumes edificados de grande porte para uma segunda linha e impunha limitações à extensão das frentes urbanas contínuas que fossem perceptíveis das praias. Fora das zonas de crescimento turístico intenso interessava sobretudo assegurar a integração paisagística de edifícios isolados e de pequenos conjuntos imobiliários nos terrenos confinantes com o mar. Assim, preconizava-se para estas áreas: a fixação de uma densidade média de ocupação da ordem dos 10 hab./ha numa faixa com uma profundidade de cerca de 700 metros ao longo de toda a costa; e a definição de uma faixa mais restrita, na ordem dos 200 metros a partir da orla marítima, para a qual se estipulavam com precisão as características dos edifícios a admitir.

A actualidade das preocupações - turísticas, urbanísticas e ambientais - contidas nos projectos traçados na década de 60 é notável, não tendo sido por falta de conhecimento atempado da realidade e da perspectiva da sua evolução que se terá chegado à situação de degradação que se vive hoje em alguns trechos do litoral. Por vicissitudes várias, de ordem política, económica e social, certas medidas enunciadas nestes documentos só viriam a ser implantadas nos anos 90, com a aplicação do Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve e do Plano Regional de Turismo do Algarve⁶⁰².

⁶⁰² O Plano Dodi, bem como o Plano Geral de Urbanização da Área Territorial do Algarve (1984/86) não chegaram a ser aprovados superiormente. Ana Maria Soares, *Op. cit.*, pp. 94, 96 e 179.

B) Práticas e consequências da utilização antrópica do litoral algarvio

O tipo de povoamento da região algarvia obedeceu, até meados da década de 60, a critérios de carácter natural e histórico. Na zona da serra predominavam os pequenos núcleos dispersos, implantados em elevações ou terraços, junto de cursos de água. Distribuição determinada pelas características estruturais e morfológicas do relevo, pelo diminuto caudal dos lençóis freáticos e pela escassa possibilidade de cultura dos terrenos xistosos. Os centros mais populosos e de maior dimensão – segundo o recenseamento de Dezembro de 1960 - fixavam-se na orla marítima ou na sua imediata vizinhança – Sagres, Lagos, Portimão, Ferragudo, Armação de Pêra, Albufeira, Quarteira, Faro, Olhão, Fuzeta e Vila Real de S. António -, não existindo grandes núcleos urbanos (com mais de 50.000 habitantes), sendo que os mais importantes, Faro, Olhão e Portimão, se ficavam pelos 18.909, 16.017 e 12.129 habitantes, respectivamente, reunindo no total apenas 15% da população da província. A tendência era pois para a concentração em aglomerados populacionais de média e pequena dimensão, disseminados pelo território em função de um certo isolamento, resultante das dificuldades de comunicação com o exterior (e no próprio interior) e de uma economia baseada na pesca, no comércio marítimo e numa agricultura tradicional, com pouco acesso à inovação técnica. Voltada sobre si mesma, a população do Algarve, manteve até meados do século XX a sua distribuição territorial sem grandes alterações⁶⁰³.

O despontar do turismo internacional veio alterar significativamente as características do povoamento e as formas de uso do solo a nível regional: a necessidade de acolher as massas de turistas que afluíam ao Algarve implicou o rápido crescimento dos aglomerados costeiros pré-existentes e o aparecimento de novas urbanizações em áreas desaproveitadas ou submetidas à produção agrícola. Antigas estâncias balneares e meras povoações piscatórias em pontos pitorescos da costa foram tomadas pela euforia da construção, seguindo moldes arquitectónicos e urbanísticos em voga nas praias mais famosas do Mediterrâneo. Em cerca de duas décadas a paisagem urbana do Algarve litoral transformou-se de modo substancial adquirindo novas formas e volumetrias,

⁶⁰³ Luigi Dodi, *Plano Regional do Algarve. Ante-plano...*, pp. 54-73.

expandindo-se vertical e horizontalmente, reunindo aglomerações vizinhas, formando um contínuo de edificações, qual muralha de cimento projectada sobre o mar.

Os negócios da venda de terrenos, os lucros da especulação imobiliária e os ganhos obtidos com a entrada maciça de estrangeiros no país converteram o Algarve no Eldorado do turismo nacional, o que permitiu toda a espécie de abusos em nome dos interesses económicos e financeiros. A falta de planeamento adequado e/ou a disparidade entre os planos existentes e a realidade concreta possibilitou o crescimento explosivo dos equipamentos urbanos e turísticos, atingindo-se a breve trecho o ponto de saturação de determinados recursos naturais e estruturas básicas, que não estavam preparados para tal carga. A partir da segunda metade dos anos 80, intensificaram-se os sinais de alarme – na imprensa (nacional e estrangeira) e junto de certos sectores (mais lúcidos) da opinião pública – para as consequências da anarquia imobiliária; para a insuficiência de infra-estruturas de saneamento básico, acessibilidades e transportes; e para a destruição do melhor património natural da província pela construção desregrada nos lugares privilegiados do ponto de vista paisagístico e ambiental, ou seja, para a perda inevitável das potencialidades turísticas da região. Outras actividades antrópicas, como a construção de portos, a regularização de rios, a edificação de barragens, o arroteamento de terras, a destruição do coberto florestal e a alteração das práticas agrícolas tradicionais, tiveram também um impacto significativo na alteração da linha de costa, sobretudo a nível da erosão costeira.

A orla marítima meridional algarvia, caracterizada por um sistema dinâmico de formas costeiras variadas, como arribas, dunas, praias e ilhas-barreira, sofreu menos a influência do homem do que a costa oeste a norte do Tejo, até meados do século XX. As primeiras notícias sobre a ocorrência de galgamentos oceânicos surgiram ainda no início daquele século, mas os casos mais emblemáticos de erosão costeira no litoral algarvio – nos trechos entre Quarteira e Vale de Lobo e na ilha de Faro - só despontaram em épocas mais recentes, estando claramente associados a factores de carácter antrópico, nomeadamente a intensificação da pressão sobre as arribas e corpos dunares e a construção de obras de engenharia costeira.

As medidas legislativas adoptadas - especialmente os Planos de Ordenamento do Orla Costeira (POOC) -, para salvaguardar o património natural colectivo que constitui a faixa marítima algarvia, representaram um passo em frente no sentido de regar a ocupação e o uso deste território e de criar bolsas de espaços *non aedificandi* para preservar as áreas que escaparam à febre da construção urbanística. Porém, os POOCs

enfermam de graves problemas no domínio da sua aplicação e têm-se revelado incapazes de fazer frente aos interesses instalados e à pressão (económica) que envolve os grandes projectos turísticos.

A minimização das consequências negativas das acções antrópicas sobre o litoral apresenta-se de difícil solução dada a complexidade dos factores envolvidos. Durante décadas, as obras realizadas para manter o património construído à beira-mar, provocaram a intensificação dos fenómenos erosivos e o seu alastrar para regiões adjacentes. Presentemente, a aposta das autoridades, sancionadas pela comunidade científica, têm sido as intervenções de engenharia costeira ditas “suaves”, por terem menos efeitos secundários sobre o meio. O caso da alimentação artificial da Praia da Rocha, nos anos 70, é indicativo do relativo sucesso deste tipo de medida e ilustra de forma significativa a interacção que se estabeleceu, já no século XX, entre o homem e o espaço costeiro.

1. Práticas antrópicas no território algarvio

1.1. As transformações das povoações costeiras

A utilização do litoral para fins balneares e lúdicos implicou, como vimos, a transformação progressiva das povoações costeiras com o intuito de receber e acomodar uma população sazonal cada vez maior e com reflexos mais significativos na economia local. Se na orla marítima ocidental essas alterações urbanísticas se fizeram sentir ainda no século XIX, no Algarve, por razões já anteriormente debatidas, só a partir de meados do século seguinte se verificou esse impulso de renovação e embelezamento dos espaços urbanos adjacentes ao mar.

1.1.1. A primeira metade do século XX

Nos primeiros anos do século XX, quando a Póvoa do Varzim, Espinho, Figueira da Foz e Cascais representavam o expoente máximo das estâncias balneares nacionais, amplamente apetrechadas dos melhores equipamentos a nível de transportes, alojamentos, divertimentos e estruturas de apoio ao usufruto da praia, a região algarvia contava apenas com uma estação de banhos digna desse nome – a Praia da Rocha –, dotada de um hotel regular, um casino e algumas diversões, muito longe do luxo e animação das suas congéneres a norte do Tejo. O roteiro da Sociedade Propaganda de Portugal, de 1918, mencionava a possibilidade de utilização de outras praias na orla meridional – Albufeira, Armação de Pêra, Carvoeiro, Luz e Monte Gordo –, mas uma parte destas não possuía qualquer tipo de alojamento e as restantes tinham apenas hospedarias e casas modestas para alugar. Apesar de concorridas pela população local e do distrito de Beja, «a vida do banhista decorr[ia] ali sem ostentações faustosas e sem o bulício que outras praias [as da costa oeste] proporciona[vam], em relativo sossego e descanso de corpo e espírito»⁶⁰⁴, o que não admira pois eram reduzidas as distrações oferecidas por estas pequenas povoações piscatórias, sendo que os poucos divertimentos – sociedades de recreio, animatógrafos, teatros – se situavam nas vilas ou cidades de que dependiam, localizadas a alguns quilómetros de distância.

Dez anos depois a situação alterara-se, mas não muito. Segundo o *Guia de Portugal* as praias algarvias com condições de habitabilidade eram a Luz de Lagos, Praia da Rocha, Carvoeiro, Armação de Pêra, Albufeira, Quarteira, Ilha de S. Maria,

⁶⁰⁴ Sociedade Propaganda de Portugal, *Op. Cit.*, p. 81.

Manta Rota e Monte Gordo. Albufeira possuía um hotel, luz eléctrica, animatógrafo e uma delegação da Sociedade Propaganda de Portugal. Dispunha de todos os elementos naturais para se tornar uma estação de banhos de primeira ordem e nos últimos tempos tinham-se desenvolvido algumas iniciativas locais no sentido de sanear e embelezar a vila, canalizando a ribeira que a atravessava e construindo uma esplanada sobranceira à praia com acesso directo ao areal. Quarteira, pelas suas más condições higiénicas, continuava a ser uma modestíssima praia de banhos, não havia hotéis, casinos, clubes ou espectáculos, apenas o mar e o peixe bom e barato. Armação de Pêra era das mais frequentadas pelos algarvios, tinha hotel e restaurante, hospedaria, correios, telefone e um casino aberto durante os meses de verão. Monte Gordo, afamada no Alentejo e Andaluzia, possuía dois casinos e grande número de casas de aluguer. No entanto, o *Guia* descreve-a como pouco interessante e incapaz de rivalizar com os encantos do barlavento. A Praia da Rocha mantinha a primazia entre as estações de vilegiatura da província, não só pelas suas belezas naturais, mas também pelas condições que oferecia aos visitantes: hotel, casino, correios e telégrafo, luz eléctrica, água canalizada (fraca) e inúmeras casas para alugar⁶⁰⁵.

Segundo um inquérito do Ministério das Obras Públicas às praias, termas e estações de turismo do sul do país, em 1934, Armação de Pêra tinha cerca de 700 fogos, uma população fixa de 3000 habitantes (pertencentes à classe marítima) e recebia 1000 forasteiros durante o verão. No Carvoeiro não havia hotéis nem pensões e o casino (uma espécie de local de reunião) adequava-se à modéstia das condições sociais da povoação. A sua população era de cerca de 1400 habitantes que se dedicavam à pesca, acolhendo no verão 200 banhistas. A praia da Luz tinha 400 fogos e uma população de 1600 habitantes, entregues às actividades piscatórias. No estio o número de gente elevava-se para 1800 almas. As casas eram muito simples e só 20 tinham primeiro andar. Em Manta Rota não havia um núcleo a que se pudesse chamar povoação, pois as casas estavam dispersas, sendo difícil definir os seus limites. No verão havia 40 habitações para alugar e a população flutuante computava em cerca de 200 banhistas. A comissão de iniciativa local realizara alguns melhoramentos, entre os quais a abertura de uma rua de acesso à praia, o arranjo de um recinto para facilitar o trânsito automóvel e a construção de um edifício para albergar o casino. Em Monte Gordo estavam instaladas 450 casas para albergar e uma população fixa de 1800 pessoas e de 1500 veraneantes. A

⁶⁰⁵ Vários, *Guia de Portugal*, vol. II, pp. 212-277.

povoação estendia-se ao longo do areal e contava com uma melhoria recente – a implantação da avenida marginal. Quarteira tinha nessa data 800 fogos, 2500 habitantes e igual número de visitantes. Segundo o dito inquérito, a povoação tinha-se desenvolvido muito, com a aterragem das valas que existiam nas imediações, as suas condições de salubridade haviam melhorado significativamente tornando-a bastante frequentada. A comissão de iniciativa local promovera a construção de 2 campos de ténis e o arrasamento de uma duna existente na praia, estando em projecto a continuação da avenida marginal, a ligação da povoação com o bairro balnear, a construção de estradas para as localidades mais próximas e o aterro da lagoa do Trafal para completar a obra de saneamento. Por último, a Praia da Rocha possuía um aglomerado populacional composto de 200 fogos e uma população de 200 pessoas (em 1911 tinha apenas 5 casas e 32 habitantes), que se elevava no verão para 1500 almas. Tinha um hotel com capacidade para 120 hóspedes e várias pensões⁶⁰⁶.

Estas e outras descrições revelam que ao longo de toda a primeira metade do século XX, os aglomerados costeiros algarvios sofreram poucas alterações sob a influência do fenómeno balnear. As povoações mantiveram as suas principais características – pequeno a médio número de fogos, uma população essencialmente dedicada às lides piscatórias, alojamentos baseados em modestas pensões e casas de habitação para alugar, ausência ou escassez de espaços de diversão e de outras estruturas de apoio às actividades de lazer. O número de banhistas que ali chegavam no verão não justificava investimentos de maior dimensão e os melhoramentos efectuados em alguns destes núcleos ficaram a cargo das comissões de iniciativa local. Apesar disso, nos anos 30-40, no seguimento da política de Duarte Pacheco, foram elaborados alguns planos de urbanização para certas estâncias da orla meridional – Praia da Rocha, Monte Gordo, Lagos, Albufeira, Quarteira e Armação de Pêra -, que não chegaram a ser postos em prática. Nesta época, o Algarve, incapaz de concorrer com as praias de banhos do norte do país, não era ainda um espaço apetecível, capaz de suscitar a intervenção do Estado e/ou o investimento financeiro do sector privado.

1.1.2. As décadas de 60 a 80

Foi apenas a partir do decénio de 60, que as verdadeiras mudanças se iniciaram. Em 1966, o *Ante-plano do Plano Regional do Algarve* fazia o esboço das primeiras

⁶⁰⁶ Ministério das Obras Públicas e Comunicações, *Inquérito sobre o abastecimento de águas e saneamento das praias...*, pp. 13-16 e 18-19.

alterações a nível urbanístico que se registavam na província sob a égide do aumento da procura turística. Ainda longe do crescimento desmedido das décadas seguintes, este documento assinalava os focos primordiais de construção das futuras estâncias balneares algarvias, apontando as qualidades e defeitos das iniciativas em curso e chamando a atenção para a salvaguarda de vários aspectos no sentido de preservar a qualidade do turismo.

Começando por descrever a situação das praias desertas da zona de Sagres, o *Ante-Plano* debruçava-se depois sobre o primeiro trecho costeiro com possibilidades de valorização turística – a praia da Luz – que, beneficiando da proximidade de Lagos, possuía já um plano de urbanização bem arquitectado e um empreendimento particular de certo vulto, negócio empreendido por um inglês, que pretendia realizar bom lucro a partir de uma pequena urbanização composta por algumas casas que se integravam no povoado existente. Seguia-se o areal do Alvor, onde se havia construído recentemente um hotel de 1.^a classe, no qual, segundo o Plano, o aparato se sobrepunha ao bom gosto, não existindo uma orientação esclarecida no seu enquadramento exterior. A Rocha continuava a ter uma categoria à parte entre as praias algarvias, sendo a única onde os estrangeiros afluíam em número considerável. O seu casario, disposto ao longo de uma única rua sobre a falésia, pertencia a gente de posses e hábitos de comodidade, o que não acontecia noutras estâncias da região (Fig. 87 e 88). Prosseguindo para leste, alcançava-se a praia do Carvoeiro que, sendo frequentada maioritariamente pelos habitantes de Lagoa e Silves, suscitara o interesse de alguns forasteiros, que aí tinham comprado terrenos e edificado novas casas. Do ponto de vista turístico, o principal óbice ao seu desenvolvimento eram as reduzidas dimensões do areal. Armação de Pêra mantinha-se como terra de pescadores, mas as suas características naturais conferiam-lhe um certo valor turístico, que se traduzia pela presença de numerosos veraneantes - alguns provenientes de Lisboa - e na construção de algumas dezenas de moradias, um hotel e um casino (Fig. 89 e 90). De acordo com o *Ante-Plano*, Albufeira era a estação balnear mais importante deste sector da costa, gozando de uma reputação merecida que alcançava lisboetas e até alguns estrangeiros. A pitoresca vila era composta por um aglomerado de casas alcandoradas sobre a falésia e dotada de bastante animação durante o verão. Contudo, o seu recente desenvolvimento urbano dava azo a alguma apreensão: o novo hotel, por exemplo, tinha sido construído num local que não era o mais indicado para um edifício desse tipo e com essa volumetria. A sua instalação havia destruído a continuidade, a escala e o recorte dos edifícios ao longo da arriba. Da mesma forma, o

bairro em construção no lado oeste da vila crescia sem qualquer articulação com as características do restante aglomerado e estava previsto implantar-se um grande prédio de rendimento sobre a falésia, num sítio que possuía o mais belo miradouro sobre Albufeira e sobre o mar. Posto isto, o autor do Plano, notava: «é indispensável convencer-mos de que nem sempre edificar é sinónimo de valorizar. De que se não valorizam certos sítios pejando-os com edifícios fora de escala e de propósito. Bem pelo contrário»⁶⁰⁷. A esta vila sucedia-se uma miríade de pequenas praias, a maioria delas sem qualquer acesso por terra: a existência destes recantos isolados, compostos por espaços naturais não urbanizados, constituía um dos trunfos do turismo algarvio. Porém, avisava Luigi Dodi, se não fossem tomadas providências podia bem acontecer que, na mira do lucro fácil, viessem a surgir por ali indiscriminadamente pequenos núcleos de habitações e casas dispersas. A aquisição de vastos terrenos junto à costa por privados (estrangeiros e nacionais) deixava nas suas mãos alguns dos mais belos trechos do litoral algarvio: nos Olhos d'Água, por exemplo, os baldios sobranceiros à praia haviam



Fig. 87



Fig. 88



Fig. 89



Fig. 90

Praias do Algarve antes do turismo de massas. Figura 87. Praia da Rocha (<http://fotosmonscicus.blogspot.com/>). Figura 88. Quarteira (http://cafedaavozinha.blogspot.com/2009_01_01_archive.html). Figuras 89 e 90. Armação de Pêra (www.armacaodepera.com)

⁶⁰⁷ Luigi Dodi, *Plano Regional do Algarve...*, p. 163.

sido comprados por um banco de Lisboa, para serem vendidos em lotes depois de aprovado o plano de urbanização, dependendo o seu futuro da vontade e do bom senso dos proprietários.

Retomando a descrição contida no *Ante-Plano*, Quarteira possuía um núcleo urbano de alguma dimensão, mas modesto e de fraca qualidade arquitectónica. Ao longo da praia, dispostas numa estrada marginal, pontilhavam de forma desordenada as casas dos veraneantes, pensões, restaurantes e esplanadas. O sector seguinte da costa, compreendido entre o Forte Novo de Quarteira e o Ancão, encontrava-se ainda totalmente desocupado, mas o autor do Plano considerava que esta faixa tinha grandes potencialidades turísticas, as arribas cobertas de pinheiros que se estendiam junto à praia ofereciam condições excepcionais para a criação de um importante centro de irradiação de turistas, desde que aproveitado com cuidado, inteligência e largueza de vistas (tratava-se do futuro local de implantação de Vale do Lobo!). Logo a seguir, a Ilha de Faro, uma estreita e comprida língua de areia, encontrava-se invadida por casas particulares – moradias de construção recente – que, distribuídas ao longo de uma única rua, apenas deixavam livres de um lado e do outro (da ria e do mar) estreitos corredores de areia. Por fim, Monte Gordo, a última praia do sotavento e um dos centros onde se esperava que o turismo viesse a conhecer larga expansão. Ainda que sem a beleza do barlavento, esta estância possuía o melhor parque de campismo (aberto em 1956) do Algarve e um luxuoso hotel de grandes dimensões – o Vasco da Gama –, inaugurado em 1960⁶⁰⁸.

Os anos 70/80 marcaram o crescimento urbanístico do Algarve sob o impulso do turismo de massas. Para além da transformação dos aglomerados populacionais já existentes, surgiram inúmeros empreendimentos turísticos, que instituíram uma nova forma de utilização do espaço. Implantando-se junto à costa, nas proximidades de vilas e cidades capazes de fornecer a mão-de-obra e os serviços necessários, estes aglomerados impuseram-se sobre uma paisagem de carácter essencialmente agrícola e implementaram um padrão de ocupação de baixa/média densidade populacional, através da disseminação de casas isoladas em vastas áreas onde predominavam os espaços verdes (pinhais, campos de golfe, jardins). *Resorts* de luxo, como Vale de Lobo e a Quinta do Lago ofereciam «1605 acres de suaves colinas e vales florestados, com uma lagoa de água marinha de 200 acres e uma milha de praia virgem - tudo isto com a mais

⁶⁰⁸ Id., *Ibid.*, pp. 154-170.

baixa densidade residencial no sudoeste europeu»⁶⁰⁹. Nos lotes, com cerca de 2500m² cada, os proprietários podiam construir a sua casa de sonho e usufruir das infra-estruturas comuns disponibilizadas – campos de golfe e de ténis, centro hípico, piscinas, restaurantes, esplanadas e lojas.

Dentro deste mesmo conceito – de construção de raiz de um espaço urbanizado inteiramente vocacionado para o turismo – o caso de Vilamoura é emblemático daquilo que foi feito no Algarve, na medida em que se tratou da mais extensa urbanização turística levada a cabo em Portugal e uma das maiores, desenvolvida a nível privado, na Europa. Com uma área de cerca de 16.000 hectares e uma extensão de praia de 3 quilómetros, o plano geral desta nova “cidade” foi desenhado por uma equipa conjunta de peritos internacionais, que procuraram associar as suas ideias inovadoras de *design* urbano com a beleza natural da paisagem de forma a criar uma realidade única. A construção de Vilamoura implicou a transformação completa do substrato agrícola existente – que se traduziu no desaparecimento da velha Quinta de Quarteira - e do próprio recorte da costa, já que do projecto fazia parte a criação da primeira marina portuguesa. Embora os planos iniciais estabelecessem a manutenção de uma parte dos terrenos dedicados à exploração agrícola, esta acabou por não resistir «à pressão dos interesses e lucros em jogo, (...). A integração do desenvolvimento turístico com o agrícola foi mera utopia, à complementaridade tendeu a suceder o antagonismo e incompatibilidade»⁶¹⁰, como aconteceu aliás na maioria dos sítios onde esta questão se colocou. Da área total disponível, só uma parte de Vilamoura foi urbanizada: em torno do núcleo central, constituído pelo porto de recreio, instalaram-se várias cadeias internacionais de hotéis e pequenos blocos de apartamentos destinados a albergar uma alta densidade populacional. Depois, afastados entre si, surgiram alguns aldeamentos turísticos – Aldeia do Golfe, Aldeia do Campo, Monte da Vinha – desenhados e equipados para levar uma vida autónoma. Do projecto faziam ainda parte, escolas, «igrejas, estações elevatórias de água, estações eléctricas, telefones, parques, lavandarias, um casino (aberto em 1973) e campos de ténis. Para além de centros comerciais e serviços de manutenção - em resumo, tudo o que [era] necessário à administração e gestão de uma comunidade civil moderna deste tamanho e

⁶⁰⁹ Frank Cook, *Op. cit.*, p. 97.

⁶¹⁰ Carminda Cavaco, “Da quinta de Quarteira à Vilamoura”, *Turismos e lazeres. Estudos para o Planeamento Regional e Urbano*, n.º 45, 1996, p. 102.

objectivo»⁶¹¹. O resto foi destinado a espaços verdes ou deixado livre com o intuito de uma futura expansão.

De um modo geral, as mutações nas formas de povoamento e de ocupação do espaço registadas no Algarve litoral evidenciaram a substituição de um modelo de organização baseado nas actividades primárias por outro regido em função do turismo. Em termos de estruturação do território, esta mudança significou o crescimento exponencial dos núcleos urbanos e a criação de uma rede de aglomerados populacionais ligados entre si por áreas de povoamento descontínuo ou por terrenos sem utilização, para os quais se projectavam já novas urbanizações⁶¹². A título de exemplo, mencionamos o caso de Albufeira: dois estudos sobre o seu desenvolvimento nas últimas décadas revelam que a antiga vila piscatória não só sofreu profundas remodelações no seu casco interno – construção de equipamentos públicos, residenciais, hoteleiros, comerciais e de recreio –, subordinando-o às formas da “era do cimento”, com a adopção de estilos arquitectónicos vulgares e sem qualquer respeito pelo carácter pré-existente da povoação; como também, viu expandir o seu perímetro urbano para as áreas periféricas adjacentes, imediatamente sucedidas pelos inúmeros núcleos turísticos entretanto surgidos – Galé, S. Rafael, Oura, Areias de S. João, S. Eulália, Maria Luísa, Balaia, Medronheira, Falésia e Vilamoura – no território entre Armação de Pêra, Albufeira e Quarteira⁶¹³.

Foram, assim, criadas condições para a formação de um *continuum* de carácter urbano ligando entre si várias povoações costeiras e complexos turísticos que, invadindo os antigos pomares de sequeiro e as hortas típicas, destruíram a paisagem rural (e urbana) característica do Algarve, dando origem ao aparecimento de uma verdadeira muralha de edificações que, composta por uma amálgama de volumetrias e alturas, se projecta sobre o mar. Embora esta situação seja particularmente evidente na faixa costeira entre Armação de Pêra e Quarteira, ela verifica-se em praticamente todo o litoral meridional do Algarve, numa forma mais ou menos densa, reflectindo o carácter depredatório do turismo de massas e o seu impacto profundo sobre o meio de implantação.

⁶¹¹ Charles Wuerpel, *Op. cit.*, pp. 171-172.

⁶¹² Eunice Gonçalves, *Op. cit.*, pp. 166 e 169

⁶¹³ Id, *Ibid*, pp. 173-174; Carminda Cavaco, “Geografia e turismo no Algarve...”, p. 159.

1.2. Problemas decorrentes do crescimento urbano excessivo

O crescimento da procura turística do Algarve a partir dos anos 60 veio levantar a questão premente da falta de alojamentos e deu início à corrida para a compra de terrenos em locais de grande interesse paisagístico, sobretudo junto à orla costeira. O exemplo da vizinha Espanha que facturava milhões com a exploração da vocação balnear das suas estâncias mediterrânicas, assim como a importância económica do turismo para o equilíbrio das finanças do Estado português e o aumento do interesse dos operadores turísticos internacionais pelo sul do país enquanto destino de férias, tiveram um efeito catalisador no que toca à construção de estruturas de acolhimento para o número crescente de estrangeiros que buscavam o sol algarvio. De repente, certos trechos junto ao mar, até aí submetidos à agricultura ou desaproveitados, com pouco ou nenhum valor comercial, passaram a ser licitados a preços muito elevados em função da especulação financeira e dos lucros que se previam obter com a sua urbanização. O Algarve transformou-se na terra das oportunidades para todos aqueles que tinham capacidade para investir, uma vez que o desequilíbrio entre a oferta (de alojamento) e a procura (de camas) oferecia grandes possibilidades de negócio com largas margens de rentabilidade. O mercado das camas paralelas, por exemplo, constituiu uma importante fonte de rendimentos para os habitantes locais.

Nos anos 70/80, depois de um certo abrandamento imposto pelas vicissitudes políticas de Abril de 74, a procura externa de Portugal enquanto local de veraneio progrediu a um ritmo acelerado, alcançando valores bastante elevados⁶¹⁴. Em 1977, ano de recuperação do turismo algarvio, a imprensa noticiava: «Hotéis do Algarve estarão cheios no próximo verão». Contudo, o director da Comissão de Turismo da Região mantinha-se céptico em relação à evolução do sector uma vez que considerava que as 50 mil camas existentes eram manifestamente insuficientes para dar resposta ao aumento substancial da procura que se fazia sentir⁶¹⁵. Dois anos depois, mantinha-se o problema, o Algarve tomado pelos estrangeiros e a preços proibitivos para os turistas nacionais continuava a enfermar da falta de alojamentos, apontando-se então a necessidade de mais 20 mil camas a curto prazo⁶¹⁶. Desta forma, impulsionado pela necessidade de

⁶¹⁴ Segundo dados da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve em 1970 chegaram cerca de 250 mil passageiros ao aeroporto de Faro, número que no início da década de 80 subiu para 1 milhão. Carlos Brito, *25 anos que mudaram o Algarve (O papel da CCR/CCDR no desenvolvimento algarvio)*, Faro, 2005, p. 68.

⁶¹⁵ *Expresso*, 23-12-1977, p. 12.

⁶¹⁶ *Id.*, 03-03-1979, p. 6 e 29-12-1979, p. 7.

atender às solicitações no que diz respeito ao aumento da capacidade de recepção de turistas, o ramo do imobiliário cresceu espantosamente em pouco mais de duas décadas, invadindo os terrenos ainda livres para a construção ou edificando em altura de forma a compensar a subida de valor de mercado das propriedades. De acordo com os dados da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, em 1970, a hotelaria algarvia oferecia quase 9 mil camas, número que, em 1980, subia para 36 mil, sendo que em 1985, se calculava em 105 mil o número de camas não recenseadas, a que se juntavam os 28 mil lugares dos parques de campismo. Isto significava que cerca de 82% dos alojamentos turísticos existentes no continente se localizavam no Algarve, onde estava também instalada 40% de toda a capacidade hoteleira de Portugal continental⁶¹⁷.

As primeiras críticas ao crescimento anárquico do sector imobiliário algarvio fizeram-se sentir ainda nos anos 60: em virtude das facilidades concedidas pelo Estado à iniciativa privada em consequência do reconhecimento de utilidade pública do turismo, assistiu-se ao proliferar de uma construção «segundo e conforme», produto de uma improvisação, marcada pela pressão dos interesses e das influências. Assim, se iam, pouco a pouco, por falta de um sistema de planeamento que integrasse visões de conjunto, «ocupando pontos estratégicos donde se desfruta[va]m vastos e lindos horizontes e belezas de paisagem, pondo em dúvida se se esta[va] a tirar o melhor partido do terreno sob o ponto de vista turístico e económico, quando não levantando sérios obstáculos a uma boa implantação das infra-estruturas, designadamente as que se destina[va]m a facilitar a circulação e o convívio». Pugnando em defesa do Algarve, na Assembleia Nacional, o deputado Sousa Rosal considerava que os aglomerados urbanos costeiros estavam a ser desfeiteados por uma série de construções que quebravam o seu equilíbrio e sua antiga traça e que o desenvolvimento das praias mais conhecidas se fazia desgraciosamente e sem limitações de qualquer ordem, ficando estas em definitivo perdidas para o turismo de qualidade. Da mesma forma, os novos complexos turísticos contribuíam para a descaracterização e banalização da região, como se via nas torres do Alvor, «em que culmina[vam] as ofensas que [tinham] sido feitas aos estimados princípios de integração na paisagem e do respeito pelos motivos arquitectónicos algarvios». No entender daquele parlamentar, a responsabilidade pelo que se estava a

⁶¹⁷ Carlos Brito, *Op. cit.*, pp. 67-68.

passar cabia ao Estado e às câmaras municipais. Se o primeiro era responsável pela falta de um estatuto jurídico-económico que definisse as situações criadas pelo turismo em relação à utilização dos terrenos (estavam então em curso os estudos para a viabilização do Plano Regional do Algarve); já as segundas eram acusadas de não obedecer à legislação em vigor em matéria de urbanismo, pois no desejo de atraírem e fixarem no seu concelho o maior número de investimentos davam demasiadas facilidades aos empresários e pactuavam com certos abusos⁶¹⁸.

Nos anos seguintes, com a expansão do turismo de massas a questão urbanística do Algarve conheceu novo impulso, aceitando-se de uma forma geral que o alheamento pelo cumprimento das normas e pelos imperativos de desenvolvimento integrado da região eram o preço a pagar pelo progresso económico e material que se pretendia implementar. Para certos autarcas e empresários o modelo a seguir em matéria de estruturação das principais estâncias balneares provinha directamente de Espanha e consubstanciava-se no paradigma de Torremolinos. Assumindo claramente a sua admiração por aquele tipo de urbanismo, o presidente da Câmara de Portimão proclamava com convicção: «sim, eu sei que há quem considere aquilo um aborto urbanístico. Para mim são é cinco mil camas a fazer entrar divisas em Espanha». Para ele, o Algarve estava longe de ter atingido o ponto de saturação – as praias da Costa do Sol tinham dez vezes mais pessoas por metro quadrado –, por isso, cidades como Quarteira, Armação de Pêra e Albufeira tinham ainda grande potencial de crescimento⁶¹⁹.

Nem todos os responsáveis pelos municípios da região pensavam desta forma, mas as pressões sobre as câmaras (e sobre o próprio poder central) eram muitas, bem como o aproveitamento de brechas na lei e a exploração das fragilidades da capacidade de fiscalização das entidades competentes. O Período Revolucionário em Curso (PREC), com toda a instabilidade política associada, que acabou por prolongar-se por alguns anos, foi uma janela aberta para muitos empreendimentos, sendo esta a época «da primeira grande vaga de construção imobiliária no Algarve, período em que dezenas de unidades hoteleiras e aldeamentos turísticos foram autorizados sem olhar à

⁶¹⁸ Discurso do deputado Sousa Rosal, *Diário das Sessões da Assembleia Nacional*, 25-11-1967, pp. 1866-1867.

⁶¹⁹ Graça e Francisco Mota Veiga, *Expresso, Suplemento Especial Férias* 80, 13-09-1980; *Id.*, 24-07-1982, p. 7; *Id.*, 31-03-1984, p. 7.

sua localização, enquadramento paisagístico ou sequer à possibilidade de serem abastecidos de água potável e terem para onde descarregar os seus esgotos»⁶²⁰.

Na década de 80, ainda que as autoridades parecessem mais atentas às consequências da expansão desmedida das construções, continuaram a verificar-se atropelos às regras (alguns sob o pretextos dos direitos adquiridos durante o PREC) com a edificação de complexos turísticos em áreas reservadas de interesse público. Em Outubro de 1983, o *Expresso* noticiava: «um novo aldeamento turístico está previsto para a zona do Algar Seco, junto à falésia, apesar de essa zona estar proposta para “lugar classificado” com “proibição de implantação de qualquer tipo de construção”». O projecto em causa visava a construção de 30 apartamentos, uma piscina e várias moradias a pouca distância da arriba. O licenciamento definitivo foi dado pela Câmara de Lagoa que, não querendo aprovar o empreendimento, se viu sujeita a tal pois as autorizações dadas no tempo da especulação fundiária obrigavam-na a indemnizar o proprietário caso não o fizesse. Dois anos depois, verificava-se que as obras no Algar Seco prosseguiam, ainda que a Direcção Geral do Planeamento Urbanístico não tivesse dado parecer positivo (indispensável à face da lei) e que o plano aprovado pela edilidade de Lagoa tivesse sido alterado no sentido da densificação da construção⁶²¹.

Casos como este repetiam-se ao longo do litoral algarvio: na Ponta da Piedade, trecho da orla costeira classificado como “reserva natural” e “zona *non aedificandi*” pelo Plano Geral de Urbanização do concelho de Lagos, pretendia implantar-se um hotel de quatro estrelas e 395 quartos, que atingiria os 30 metros de altura e incluiria duas piscinas e vários pisos subterrâneos, num investimento total de 8 milhões de contos. A Câmara de Lagos recusou a aprovação do projecto, mas os interessados no negócio não desistiram invocando um despacho favorável a um pedido de localização feito em 1975. Os defensores da viabilização da proposta argumentavam ainda que o local não passava de uma lixeira e que o projecto em marcha permitiria a manutenção dos terrenos e a valorização da paisagem. Alguma imprensa afecta a este *lobby* chegou mesmo a acusar o presidente da edilidade de Lagos de ser um inimigo do turismo e de rejeitar um investimento de milhões de contos que iria beneficiar a autarquia⁶²².

⁶²⁰ José Manuel Fernandes, Revista do *Expresso*, 04-05-1985, pp. 21-22.

⁶²¹ *Id.*, 15-10-1983, p. 5 e 17-08-1985, p. 5.

⁶²² Este caso foi denunciado em dois artigos de José Manuel Fernandes publicados no *Expresso* de 07-04-1984, p. 7 e na Revista do *Expresso* de 04-05-1985, pp. 21-22.

Ainda no início dos anos 80, começaram a surgir os primeiros sinais de alerta para a situação catastrófica que se vivia no sul do país. Passando de território ignorado a espaço apetecível e prolificamente visitado em menos de trinta anos, o Algarve foi deixado à iniciativa privada que, à custa do sol e das praias, explorou uma próspera indústria turística, usufruindo dos proveitos e lucros imediatos sem pensar nas consequências futuras de um crescimento sobredimensionado para as capacidades naturais e estruturais da região. Por conseguinte, ao fim de pouco tempo de consolidação do turismo de massas começaram a avolumar-se os problemas.

Primeiro, o Algarve enfermava de falta de estruturas de saneamento básico, como água, esgotos e seu tratamento, comprometendo as condições de vida da população residente e flutuante. Durante o verão, época de maior afluência turística, a água escasseava nas torneiras e a pouca que corria era muitas vezes salobra. Por seu turno, os esgotos eram lançados directamente nos rios e nas praias, inquinando às águas marítimas das principais (e mais concorridas) estações balneares. Em Albufeira, por exemplo, os detritos da vila corriam para o mar através de um cano existente na praia dos pescadores e todos os anos numerosos turistas regressavam a casa com disenteria e outras doenças. A gravidade da situação chegou ao ponto da Embaixada da Suécia contactar a Direcção Geral do Turismo para saber quando estariam terminadas as obras de saneamento a fim de aconselhar os seus compatriotas a evitar às terras algarvias até essa data. Segundo, a circulação rodoviária era caótica na época estival provocando filas intermináveis nos acessos e saídas das cidades e nos caminhos conducentes às praias que, por sua vez, se encontravam saturadas, apinhadas de pessoas, que mal tinha espaço para estender as toalhas. Terceiro, um pouco por todo o litoral proliferava uma urbanização selvagem, dispersa e sem dimensão: os núcleos urbanos cresciam a um ritmo desmesurado, recorrendo a uma construção barata e de má qualidade, que apostava sobretudo em grandes volumetrias (na horizontal e vertical), sem qualquer respeito pelas características arquitectónicas das edificações pré-existentes. As próprias unidades hoteleiras eram erguidas sem as infra-estruturas mínimas, sem estradas de acesso e, por vezes clandestinamente, como sucedeu em Montechoro ou com o hotel de dez andares de Monte Gordo⁶²³ (Fig. 91). No sotavento, onde as arribas davam lugar a uma costa baixa e arenosa, os aldeamentos e hotéis eram substituídos por parques de campismo e habitações clandestinas, verdadeiros «barracos de férias recria[ndo] os

⁶²³ *Expresso*, 30-08-1980, p. 14; *Revista do Expresso*, 31-05-1980, p. 6; *Id.*, 24-07-1982, pp. 37-41.

ambientes de pesadelo da Costa da Caparica, da Lagoa de Albufeira ou do Portinho da Arrábida»⁶²⁴.



Figura 91. Hotel de 10 andares construído em Monte Gordo. O edifício sobre a praia, em segundo plano, é o Hotel Vasco da Gama (1960)
(http://www.prof2000.pt/users/avcultor/Postais2/MonteGordoPostais/002_MonteGordo.jpg)

«Que horror como isto está! Degradado, cinzento, sujo, promíscuo, cheio de mau gosto, de barracões clandestinos e arranha-céus, de poluição e maus cheiros. Tão asfixiante ou até mais, do que a cidade de onde se fugiu»⁶²⁵. O comentário revelava o estado de degradação urbanística irreversível de certas estâncias, como Quarteira, Armação de Pêra e Albufeira, que alguns comparavam aos bairros de lata das cinturas periféricas das grandes cidades. Nos anos 80, grassava entre a opinião pública britânica – o principal mercado do turismo algarvio – a ideia de que o Algarve, enquanto destino de férias, se encontrava saturado. Depois de anos, a ser vendido pela literatura publicitária como o “paraíso do viajante”, sob os epítetos “luxuoso”, “prestigiado” e “requintado”, o tema esgotou-se⁶²⁶. A má imagem do Algarve pupulava dentro e fora do país, tendo o *Sunday Times* chegado a publicar uma notícia intitulada - «Algarve peril for British holidaymakers» – quando cinco turistas ingleses morreram por intoxicação de gás, devido à falta de segurança de alguns apartamentos, edificados de forma clandestina durante o surto de construção de 1978/79 e posteriormente licenciados⁶²⁷. No final da década, o afluxo turístico continuava em alta, mas a qualidade dos serviços

⁶²⁴ *Id.*, 10-09-1983, p. 17.

⁶²⁵ *Id.*, 25-07-1983, pp. 19-21.

⁶²⁶ Len Port, *Get to know the Algarve*, Lagoa, 1996, pp. 8-9.

⁶²⁷ *Expresso*, 11-01-1983, p. 1

prestados e dos próprios visitantes estrangeiros diminuía consideravelmente. A guerra dos preços entre os operadores turísticos internacionais reduzira a oferta a valores tão baixos que o Algarve passara a acolher clientes de menor capacidade financeira. O excesso de gente provocara a deterioração gradual das infra-estruturas e a aposta num desenvolvimento imobiliário de grandes proporções – do tipo *aparthotéis* e torres de apartamentos - para albergar as massas, sem quaisquer preocupações de qualidade e/ou noção estética de enquadramento com o espaço envolvente. Por esta data, os cinco concelhos do litoral central – Lagos, Portimão, Loulé, Albufeira e Lago – encontravam-se já superlotados em relação à sua capacidade de carga estrutural, com complicados problemas de saneamento, abastecimento e comunicações. No entanto, era justamente ali que se concentrava a maior parte das intenções de novos investimentos no sector turístico. Conter este crescimento indisciplinado passou a ser a principal preocupação das autoridades responsáveis pelo desenvolvimento regional.

1.3. Reflexões em torno da questão urbanística do Algarve

Aquilo que se passou no Algarve nas décadas de 70/80 não é caso único e reflecte à escala regional o que sucedeu noutras áreas mediterrânicas sob a influência do turismo de massas. O exemplo da expansão do litoral sul espanhol, que antecedeu o fenómeno português, foi talvez aquele que, pela proximidade cultural e geográfica, mais incentivou o investimento nesta área pela garantia de que o rápido crescimento da procura permitiria atingir facilmente um limiar mínimo de rentabilidade. Em meados dos anos 50, na orla costeira mediterrânica de Espanha, tal como na região algarvia, existiam sobretudo pequenos núcleos piscatórios, que em pouco mais de trinta anos sofreram transformações profundas, em nome do proveito maior de acolher as sucessivas vagas de turistas estrangeiros que chegavam para desfrutar das praias, do clima e dos preços baixos. No país vizinho, as construções cresceram a um ritmo alucinante, sem respeito pelo meio envolvente, convertendo os espaços naturais em territórios antropizados, submetidos aos interesses da urbanização e do lazer. Sob este impulso, desenvolveram-se zonas turísticas de elevada densidade – a Baía de Palma, a Costa Brava desde Lloret del Mar até Palamós, a Costa do Sol desde Málaga a Estepona, a Costa Branca desde Alicante a Benidorm, a costa sul da Grã Canária e a Costa Dourada desde Torredembarra a Cambrils – onde se verificaram alterações

profundas do espaço, tais como um enorme volume de edificação - ao nível dos bairros mais populosos das grandes cidades -; a constituição de uma frente de mar urbanizada que se interpunha como uma muralha entre a terra e o mar, sem qualquer respeito pelos valores paisagísticos; e a invasão dos espaços periféricos adjacentes, transformados em extensões residenciais e recreativas dos aglomerados costeiros⁶²⁸.

Esta realidade difere muito pouco daquilo que se passou em Portugal, alguns anos mais tarde, sob a influência dos mesmos factores, reflectindo *in extremis* o paradigma espacio-consumista do turismo de massas. Com efeito, os dois países experimentaram um forte desenvolvimento turístico num período relativamente curto, com particular incidência sobre determinadas áreas específicas – como no arquipélago canarino, na costa mediterrânica espanhola e no Algarve -, onde a especulação, os interesses económicos e a permissividade administrativa conduziram a uma série de abusos que prejudicaram de forma irreversível o substrato pré-existente (natural e humano). Embora esta situação seja comum a toda a bacia do Mediterrâneo, uma vez que nem a Itália nem a França escaparam à devastação ecológica provocada pela pressão do turismo, alguns autores defendem que o seu impacto (a nível da deterioração do meio) foi mais violento em Espanha, por se tratar de um país menos desenvolvido e por não haver um sistema democrático que tivesse de prestar contas ao eleitorado pelas suas acções⁶²⁹. Esta hipótese, do tipo de regime político vigente no país vizinho ter influenciado significativamente o processo de desenvolvimento do turismo e as características do crescimento urbanístico, é bastante interessante, sendo pertinente perguntar se no caso português poderá ter sucedido o mesmo, uma vez que também aqui se vivia em ditadura no período em que se deu o *boom* turístico.

Depois de reflectir sobre esta questão, ocorre-nos dizer que, apesar das semelhanças já referidas entre as situações ocorridas em Espanha e em Portugal (sobretudo no Algarve), neste assunto específico há algumas diferenças. A explosão do fenómeno turístico em Espanha precedeu em quase uma década a expansão deste sector em Portugal, pelo que as vantagens económicas ali obtidas serviram de estímulo ao Estado português no sentido de apostar numa indústria tão fortemente lucrativa para o país receptor. No entanto, em território nacional, o apogeu do turismo de massas e o crescimento desmedido da construção deu-se (como vimos) na década de 70, princípio de 80, depois da ditadura ter terminado. Assim, parece-nos que no caso português os

⁶²⁸ José Diaz Alvarez, *Op. cit.*, pp. 79-81.

⁶²⁹ José Diaz Alvarez, *Op. cit.*, p. 49.

principais abusos e atentados contra o património colectivo natural foram cometidos tanto pela incapacidade das autoridades salazaristas em promover um planeamento adequado face às rápidas transformações em curso – permitindo entre outras coisas, a compra e venda de terrenos adjacentes ao mar e a concessão de licenças de construção em espaços de grande relevância paisagística -, como pela desorganização política e administrativa que se seguiu ao 25 de Abril de 1974, e posteriormente, pela autonomia concedida aos municípios em matéria de decisão urbanística, que resultou em muitos casos na cedência aos interesses da iniciativa privada, em nome daquilo que se pensou ser a melhor oportunidade para fomentar o progresso material e contribuir para o desenvolvimento da região e das populações.

Os investigadores espanhóis que se debruçaram sobre o tema do turismo/urbanização são unânimes em considerar que, no seu país, durante a fase de desenvolvimento do fenómeno turístico houve uma aberta cumplicidade das autoridades franquistas em relação à ocupação e usurpação do território pertencente ao domínio público, pactuando com a realização de obras sem licenciamento ou com autorizações inadequadas através do não punimento das infracções, uma vez que a sua prioridade era garantir o crescimento máximo da procura e da oferta⁶³⁰. A ausência de planos de urbanização ou a sua ambiguidade durante esta fase também contribuíram para o incremento das situações de abuso. Estudos específicos demonstram que a sua existência não foi suficiente para travar a prossecução deste tipo de procedimentos, na medida em que em muitas ocasiões os planos mais não fizeram do que legitimar operações especulativas que acabaram por prejudicar ainda mais os territórios neles incluídos. Na praia de Puçol, situada na área metropolitana de Valência, verificou-se que durante muitos anos, pelo menos até 1979, e também depois, em certa medida, a colonização da orla costeira processou-se à revelia do Plano Geral de Urbanização (de 1970), criado pelo município para proteger os interesses colectivos, uma vez que as casas ali implantadas de forma clandestina acabavam por ser legalizadas pela própria autarquia⁶³¹.

Em Portugal, nomeadamente no Algarve, a situação não foi muito diferente. Como vimos, na década de 60, as autoridades empenharam-se na definição de planos turísticos e de urbanização para aquela região, decididas a organizar e controlar todo o

⁶³⁰ Carmelo Pellejero Martínez, *Op. Cit.*, p. 248; Just Ramírez Palomar e Fernando Gaja Díaz, “Puçol: historia del proceso de «urbanización de una playa», *Estudios Territoriales*, n.º 38, 1992, p. 155.

⁶³¹ Id., *Ibid.*, pp. 165.

processo de crescimento e implantação territorial daquela indústria, a fim de evitar os excessos já evidentes nos países que se haviam lançado anteriormente na corrida à conquista dos proveitos do turismo. No entanto, cedo se veio a notar a existência de uma dicotomia, no espaço e no tempo, constituída pelo desfasamento radical entre o processo de planeamento físico – organizado em moldes essencialmente teóricos – e as condições reais de desenvolvimento do fenómeno turístico. Ao ponto de, em 1969, os técnicos responsáveis pela elaboração do Plano Regional do Algarve chamarem a atenção dos seus superiores hierárquicos para a circunstância deste poder vir a converter-se numa pura abstracção, ficando o fenómeno real desprovido de todo o apoio operacional que o dito plano visava oferecer⁶³². A não aprovação deste e de outros instrumentos de planeamento que se lhe seguiram reflectiu no fundo a incapacidade governativa para ultrapassar as dificuldades inerentes à materialização (implementação) de planos, cujas normativas não sendo susceptíveis de mentalizar e interessar as entidades e as populações, no sentido de estabelecer um quadro de referência (acção) permanente, corriam o risco de ser postas em causa e de ficarem vazias de sentido em termos de aplicação prática.

De uma forma geral a política de incentivos ao aumento dos meios de recepção, desenvolvida ao longo das décadas de 60-70 e princípios de 80, foi guindada pela convicção de que este extraordinário crescimento e suas repercussões territoriais seriam enquadradas e minimizadas por planos de ordenamento e medidas específicas de salvaguarda dos valores patrimoniais e naturais. Contudo, estas acabaram por não ser concretizadas nesses tempos (e em alguns casos nem no actual)⁶³³. Isto significa que, embora tenha sido sentida desde logo a necessidade de articular o turismo e o ordenamento do território de forma a promover um desenvolvimento harmonioso e integrado das regiões envolvidas, o que se veio a verificar foi o incremento substancial do sector turístico em detrimento das preocupações concernentes ao seu impacto sobre o espaço de implantação, considerando-se que dada a importância económica daquele não se podia (ou devia) colocar obstáculos ao seu crescimento. Na ausência de estratégias globais em matéria de planeamento do desenvolvimento do turismo, a procura assumiu-se como motor do crescimento e ordenamento da oferta turística, que proliferou com base em esforços descoordenados e sujeitos aos interesses da iniciativa privada. Desta

⁶³² [Anexo n.º 4 à acta n.º 12 das Sessões da Comissão Consultiva de Urbanização do Distrito de Faro. Parecer sobre o sector 3 do Planeamento Regional do Algarve], 1969, p. 1.

⁶³³ Ana Maria Soares, *Op. cit.*, pp. 99-100.

forma, se inviabilizou em parte a operacionalidade futura dos instrumentos de planificação, na medida em que estes, quando finalmente implementados nos anos 90, se viram obrigados a ratificar as soluções já existentes e a pactuar com direitos entretanto adquiridos. Perante a agressividade do investimento imobiliário na urbanização da orla costeira e a falha estrondosa das formas de controlo público, assistiu-se a uma ocupação dos espaços litorais segundo os moldes das «urbanizações (ou suburbanizações) metropolitanas que caracterizam o mau crescimento e renovação urbana do último meio século derivadas quer dos modelos da «cidade-jardim», quer dos «blocos sortidos», crescendo aos bocados separados para a pouco e pouco se amalgamarem. As Quarteiras são Almadas para pior, as Vilamouras, Estoris já desastrosos. Nunca arquitectos e engenheiros projectaram tanto como nos Algarves, nestas três décadas, mas também nunca se deve ter acumulado tanto disparate ou tantos golpes baixos urbanísticos-arquitectónicos, como nessa galinha de ovos de ouro do betão»⁶³⁴.

1.4. Outras intervenções de carácter antrópico

1.4.1. Obras portuárias e intervenções fluviais

Em finais do século XIX, quase todos os portos e barras do Algarve se encontravam num estado deplorável, segundo as queixas dos seus utilizadores. A situação agravara-se com o passar do tempo, não só em consequência do seu progressivo assoreamento, mas também devido ao aumento do calado e tonelagem das embarcações, ao crescimento do comércio marítimo e às exigências do tráfego moderno, que reclamavam melhores condições de acesso e certas infra-estruturas de apoio à acostagem para efeitos de embarque e desembarque de mercadorias, com segurança e rapidez. No entanto, até às primeiras duas décadas do século XX poucas e diminutas foram as intervenções realizadas no sentido de ultrapassar as deficiências naturais e estruturais do equipamento portuário da região. Como vimos a propósito de outros portos da costa portuguesa, durante o período de Oitocentos, a crónica falta de verbas do orçamento público e as limitações técnicas no que tocava a obras hidráulicas de grande envergadura restringiram de modo significativo os planos de actuação em

⁶³⁴ Nuno Portas, “Crítica do urbanismo. O desenho urbano em situações de costa”, *Sociedade e Território. Revista de Estudos Urbanos e Regionais*, n.º 13, ano 5, Junho 1991, p. 91.

matéria de melhoramento das condições portuárias nacionais, sendo esta situação ainda mais notória no caso do Algarve, já que os seus portos não tinham dimensão económica para rivalizar com aqueles onde se apostou mais fortemente, isto é, Lisboa, Leixões, Douro, Viana do Castelo e Setúbal.

Os trabalhos de Adolfo Loureiro e o relatório sobre as pescas de Baldaque da Silva apontavam, no que toca à realidade da costa algarvia, para a existência de uma pluralidade de pequenos portos, enseadas ou praias, onde, aproveitando as condições naturais de abrigo, os pescadores e navegantes fundeavam ou varavam as suas embarcações, sem que houvesse quaisquer estruturas artificiais destinadas a este fim. No caso dos portos de maior importância – como sejam Lagos, Portimão, Faro e Vila Real de S. António – verificou-se que, identificados os seus problemas, foram elaborados alguns projectos de intervenção. Os estudos efectuados em Portimão sugeriam que a realização de obras de regularização e revestimento marginal do rio, tanto na parte fluvial, como marítima, a construção de diques e molhes avançados em direcção ao mar e a execução de dragagens no leito, barra e porto, podiam atenuar o mal dos assoreamentos e melhorar as condições da navegação, mas eram impotentes para resolver de forma permanente os problemas inerentes ao funcionamento deste complexo sistema natural, sujeito à acumulação de areias provenientes do mar e do rio e com tendência para o levantamento do fundo e obstrução da foz. Já para Faro propunha-se o melhoramento e fixação da barra, a florestação das dunas do cordão litoral e a desobstrução dos canais de forma a regular as correntes no fluxo e refluxo. Contudo, estas e outras obras continuaram a ser uma mera aspiração, porque, para além da falta de condições financeiras para a sua execução, não havia estudos metódicos e ponderados sobre os meios de levá-las a efeito, nem se conhecia com exactidão os seus verdadeiros resultados práticos. Um exemplo disto, verificou-se com o molhe-cais da praia da Solária (Lagos) que, poucos anos depois de ser edificado, se achava totalmente obstruído pelas areias, mostrando «quanto era perigoso e imprudente fazer obras salientes nas costas marítimas, sem previamente se haver assegurado, por estudos e observações locais, que essas obras não influiriam no regímen das correntes e nos seus efeitos». Assim, neste período, as obras efectuadas nos portos algarvios limitaram-se à construção de cais e docas e à realização pontual de dragagens⁶³⁵, intervenções de carácter paliativo e de reduzido impacto, incapazes de resolver a longo prazo as

⁶³⁵ Adolfo Loureiro, *Op. cit.*, p. 172, 225 e 289.

dificuldades que os constantes assoreamentos levantavam ao bom funcionamento das actividades comerciais e piscatórias.

Ao longo das décadas de dez e vinte do século XX, avolumaram-se as queixas sobre o entulhamento das barras e portos do Algarve⁶³⁶. Seria preciso esperar pela Lei dos Portos de 1926 (decreto n.º 12.757) e pelas outras que se lhe seguiram (1929 e 1944 – 1.ª e 2.ª fases das obras portuárias) para serem criadas as condições financeiras e técnicas exigidas para levar a cabo os projectos e obras de vulto de que os portos algarvios (e não só) estavam necessitados. No âmbito desta política geral de desenvolvimento e melhoramento do equipamento portuário nacional, procedeu-se à abertura – entre 1929 e 1955 - de uma nova barra, através da ilha da Culatra, para servir o porto de Faro-Olhão, ultrapassando as más condições das barras naturais existentes. Foram construídos dois molhes para a protecção do novo canal de acesso e realizaram-se dragagens para assegurar a defesa e conservação das obras empreendidas. Entre 1928 e 1945, o porto de Portimão beneficiou de dragagens periódicas para conservação dos fundos e pequenas intervenções interiores de aterros, drenagens e saneamento. Em 1946 foi adjudicada uma nova fase de obras – a construção dos molhes oeste e leste. O porto de Vila Real de S. António era, no início dos anos 50, aquele que oferecia melhores condições de segura utilização graças à sua disposição natural, à dragagem permanente da barra (a cargo da empresa exploradora da Mina de S. Domingos) e à existência de um cais acostável, que permitia a atracagem de navios de grande calado⁶³⁷.

Estas intervenções ficaram, porém, aquém das expectativas e dos resultados esperados. Aquando do I Plano de Fomento (1952), a barra nova de Faro-Olhão não oferecia as garantias de navegabilidade que se previa e ainda não estavam concluídas as obras do canal de acesso que já duravam há vinte e cinco anos. Em Portimão verificou-se que os trabalhos iniciados em 1946 haviam parado pouco depois, ficando o porto ao abandono, ao ponto de os perigos da passagem da barra, que se pretendia evitar com as obras, terem aumentado com o que se fez e não se concluiu, chegando aquela a estar completamente fechada à navegação no início do ano de 1952. O problema só ficou resolvido através da realização de dragagens de emergência. Quanto aos restantes portos

⁶³⁶ *Diário de Notícias*, 16-01-1908, p. 1; *Id.*, 07-03-1910, p.4; *Id.*, 25-05-1915, p. 6; *Id.*, 12-01-1917, p. 1; *Id.*, 11-08-1921, p. 3; *Id.*, 17-08-1921, p. 3; *Id.*, 17-02-1923, p. 4; *Id.*, 23-10-1923, p. 3; *Diário da Câmara dos Senhores Deputados...*, 03-01-1913, pp.7-8.

⁶³⁷ Duarte Abecasis, “Portos do Algarve”, Separata da Revista *A nossa terra*, Vila Real de S. António, s.d. [1928]; Francisco Ramos Coelho, *Op. cit.*; Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos, *O melhoramento dos portos continentais e insulares em Portugal*, s.l., 1945; *Diário das Sessões da Assembleia Nacional*, 29-11-1952, p. 41.

da costa algarvia – Lagos, Albufeira e Tavira -, apenas neste último se haviam feito obras de vulto (entre 1927 e 1933), destinadas ao melhoramento do acesso à navegação de pesca e cabotagem, mediante a abertura de uma nova barra, através da ilha de Tavira, por se ter entulhado completamente a antiga entrada que servia aquele porto.

Alguns anos depois, o II Plano de Fomento veio estabelecer mais algumas medidas de actuação em matéria de qualificação dos portos algarvios, prevendo: a regularização da ribeira e a construção de dois molhes em Lagos; e a fixação dos bancos do anteporto de Portimão (pelo menos o de oeste) através de enrocamentos e a execução de dragagens. A propósito destas iniciativas, o deputado Sousa Rosal esclarecia que se encontravam praticamente concluídos os trabalhos de consolidação e defesa das barras dos portos de Faro-Olhão e Portimão e bastante adiantados os de equipamento do porto de Vila Real. Contudo, os dois primeiros continuavam impossibilitados de receber navios de maiores dimensões, por falta de condições de acesso nas barras. O deputado chamava ainda a atenção para a situação de Tavira, cuja nova barra, aberta em 1928, estava completamente assoreada⁶³⁸.

Entre as décadas de 1920 e 1960, alteraram-se significativamente os portos do Algarve, «erguendo molhes, escavando areias, quebrando rochas, retirando lodos, desassoreando barras» e despendendo vastos recursos financeiros. Em 1963 considerava-se que, de um modo geral, as obras executadas haviam melhorado as situações existentes: assim acontecia nos portos de Faro-Olhão e Portimão, onde os molhes construídos à entrada das barras tinham conseguido diminuir a penetração das areias marítimas que anteriormente as assoreavam. Contudo, a barra de Tavira permanecia praticamente entulhada, restringindo o seu acesso a barcos de pequeno calado, e a entrada do porto de Vila Real de S. António exigia o recurso a dragagens quase permanentes, sob pena de se tornar inteiramente impossível a utilização do estuário do rio Guadiana⁶³⁹.

Em finais dos anos 60, o último dos planos de fomento do Estado Novo a ser aplicado (o III) previa a organização de uma rede portuária baseada na exploração intensiva dos principais portos nacionais e no agrupamento dos mais pequenos de acordo com as suas funções: portos comerciais e de pesca, portos de pesca e portos de turismo, recreio e desporto. Pela primeira vez acentuava-se a necessidade de desenvolver e melhorar determinadas zonas do litoral (portos, estuários e enseadas) que,

⁶³⁸ Id., *Ibid.*, 30-10-1958, p. 1213; Projecto do II Plano de Fomento (1959-1964), *Id.*, 12-04-1958, p. 735.

⁶³⁹ Discurso do deputado Rocha Cardoso, *Id.*, 19-03-1963, pp. 2114-2115.

pelas suas condições naturais, possuísem interesse do ponto de vista turístico ou pudessem servir de apoio à navegação de recreio. Na costa algarvia, o porto de Portimão foi considerado o mais apto para cumprir este tipo de funções, mas admitia-se também a concessão de autorização para a realização de obras portuárias a executar por iniciativa privada nas zonas prioritárias de turismo - por exemplo em Quarteira -, destinadas à criação de condições propícias para o incremento deste género de navegação⁶⁴⁰.

Já no decénio de 1980, um estudo⁶⁴¹, promovido pelo Instituto de Análise de Conjuntura e Estudos de Planeamento, sob a tutela da Secretaria de Estado do Planeamento, fazia o ponto da situação das condições presentes dos portos do Algarve tendo em conta a planificação do seu desenvolvimento futuro. Assim, neste trabalho, indicava-se que o porto de Faro se encontrava defendido por dois quebramares, possuindo o canal de acesso a Faro-Olhão o fundo suficiente para a passagem permanente de embarcações de grande calado. Nos últimos tempos não tinha havido necessidade de proceder a dragagens, já que as correntes marítimas se mostravam suficientes na limpeza dos canais. Tavira, porto de pesca, que constava de um ancoradouro que comunicava com o oceano por meio de um canal artificial, precisava de algumas obras no sentido de melhorar as suas condições, nomeadamente o desassoreamento dos canais que ligavam a barra a S. Luzia e Cabanas e a regularização da barra. Os problemas deste porto vinham já de longa data e apesar das sucessivas intervenções das autoridades responsáveis na criação de uma entrada rectilínea e de fundos homogéneos não tinha sido possível melhorar (significativamente) o seu acesso marítimo de forma a permitir a entrada a embarcações de maiores dimensões, como por exemplo, a traineiras de pesca. Também assim, em Vila Real de S. António, a barra do Guadiana encontrava-se mais uma vez assoreada, apesar da existência dos dois molhes de defesa que cumpriam o fim de canalizar as correntes fluviais e impedir o acesso das areias marítimas. Para travar o avolumar deste fenómeno recorrente estavam previstas novas dragagens, o alteamento do molhe espanhol (indispensável para a auto-drenagem do rio), a conclusão do esporão da praia de S. António e o aumento do molhe da margem direita. Na costa meridional, o porto de Portimão encontrava-se, desde 1959, protegido por dois quebramares que permitiam a conservação natural dos fundos existentes. Apesar das intervenções realizadas, mantinham-se as limitações às

⁶⁴⁰ Projecto de proposta de lei n.º 4/IX, III Plano de Fomento para 1968-1973, *Id.*, 07-11-1967, pp. 309-310, 324.

⁶⁴¹ Leonor Ferreira, "Contribuição para o estudo do desenvolvimento dos portos da região do Algarve", *IACEP. Estudos Urbanos e Regionais*, DT – 2, 1984.

dimensões máximas dos navios que ali podiam penetrar: o porto não dava acesso seguro a embarcações de 150m e 9 de calado, que eram as características dos principais navios de cruzeiro que frequentavam aquelas águas. Isto significa que Portimão continuava a estar vedada aos barcos de turismo que tanto ambicionava poder receber. O porto de Lagos, por seu turno, beneficiara de um conjunto de melhoramentos que se iniciaram em 1958: saneamento e embelezamento urbanístico da zona ribeirinha da cidade, com a construção da Avenida Marginal e de uma pequena doca de recreio; edificação de dois molhes de defesa da barra; regularização da margem esquerda da ribeira de Bensafrim e construção um novo cais na Solária.

A nível de infra-estruturas de apoio à navegação de recreio reconhecia-se o êxito alcançado pela única marina existente no Algarve – a de Vilamoura –, formada por um porto interior acessível por um canal, resguardado por dois molhes. Projectada para albergar cerca de 100 embarcações, registava um movimento de crescente que ultrapassava os 2000 barcos por ano. Dado o crescimento da procura e a sobrecarga desta marina, propunha-se a criação de outras duas, em Vila Real de Santo António e Portimão. Estando também a ser preparados os portos de Olhão e Lagos para oferecer algumas facilidades à navegação de carácter recreativo⁶⁴².

Este relatório sobre a situação dos portos algarvios revela como as grandes obras de engenharia portuária efectuadas na segunda metade do século XX - construções de molhes, regularização de margens, edificação de cais e docas e a realização de dragagens - modificaram substancialmente os sistemas naturais flúvio-marítimos de forma a adaptá-los às necessidades das actividades humanas. Mas este trabalho mostra também como, apesar do envolvimento de importantes meios técnicos e do gasto de avultadas verbas, na maioria das vezes os resultados obtidos estavam longe do previsto, não só porque as soluções encontradas eram meramente provisórias, voltando-se poucos anos depois à situação anterior (quando não a uma situação pior), como se verificava com os assoreamentos recorrentes na barra do Guadiana; como ainda sucedia as intervenções terem consequências imprevisíveis ao provocarem desequilíbrios em sistemas dinâmicos que reagiam de forma complexa perante diferentes estímulos. O caso de Tavira é ilustrativo deste tipo de situação: a abertura artificial de uma nova barra em 1928, através da ilha de Tavira, para permitir uma comunicação directa do seu ancoradouro com o mar, não alterou de modo relevante as potencialidades do porto, que

⁶⁴² Id., *Ibid.*, pp. 25-63.

permaneceu acessível apenas a embarcações de pequeno porte. Contudo, durante os temporais, os molhes de regularização da barra eram atacados pelas vagas e a erosão na praia da ilha tornou-se bastante significativa, sendo o canal de entrada continuamente invadido pelas areias marítimas. Em 1941, um violento ciclone promoveu a abertura de uma nova barra a 200m da outra e com tal evento acentuou-se o seu assoreamento e o do estuário, graças à diminuição da velocidade das correntes. Com o agravamento do entulhamento, a primeira barra acabou por fechar em 1946 e só voltou a funcionar nos anos 60, quando se procedeu à sua abertura artificial, para responder aos apelos da população. Este procedimento implicou concomitantemente a realização de novas obras para manter o regular funcionamento daquela, nomeadamente a recarga dos enrocamentos dos molhes, a dragagem do rio Gilão e a regularização das suas margens. Estas operações melhoraram o acesso marítimo ao porto de Tavira e influíram novo alento junto da sua comunidade piscatória, contudo o investimento levado a cabo pela Junta Autónoma dos Portos do Sotavento não resolveu de forma definitiva os problemas desta zona, apenas os aligeirou, talvez suscitando outros que se manifestarão entretanto.

1.4.2. Agricultura e florestas

1.4.2.1. As dunas do litoral algarvio

A questão da florestação das dunas do litoral que tanta importância teve no sector ocidental da costa portuguesa a norte do Tejo, revelou-se um problema marginal na orla marítima algarvia. Carlos Ribeiro e Néry Delgado, no relatório - a que já fizemos menção inúmeras vezes - sobre as áreas incultas do país passíveis de arborização, identificaram nesta região uma única zona onde a florestação se revelava tarefa urgente tendo em conta os prejuízos causados às actividades económicas locais. Referiam-se ao sector costeiro entre Vila Real de S. António e Monte Gordo, onde as areias se moviam livremente, pondo em risco as culturas adjacentes e contribuindo para o assoreamento da barra do Guadiana, o que dificultava sobremaneira a entrada e saída das embarcações. Parece que o Marquês de Pombal aqui mandara plantar um pinhal aquando da construção da vila, mas este desaparecera por completo. Assim, os dois geólogos consideravam que a fixação das dunas de Vila Real de S. António devia ser um dos primeiros trabalhos de arborização a executar, por causa do «grande desenvolvimento da lavra da mina de S. Domingos [que] eleva[va] o movimento anual

daquele porto a 600 navios que ali [iam] buscar minério para o transportar para Inglaterra»⁶⁴³.

Esta área tornou-se património do Estado e foi submetida ao regime florestal total em 1902: os principais trabalhos de florestação foram executados nas primeiras duas décadas do século XX, sendo que até 1955, foram arborizados 476ha. Nos dias de hoje este perímetro florestal – a Mata Nacional das dunas litorais de Vila Real de S. António - está classificado na rede Natura 2000, sob gestão do Instituto Nacional de Conservação da Natureza e Biodiversidade. Como outras matas nacionais litorais, a de Vila Real de S. António - Monte Gordo, outrora destinada à tarefa de fixação das dunas para evitar os estragos por elas causados, tenta agora (desde meados do século XX até à actualidade) cumprir um papel de contenção do crescimento urbanístico pela imposição de uma mancha verde onde não é autorizada a construção e onde estão limitadas as actividades humanas.

O relatório de 1868 mencionava ainda outras áreas no Algarve meridional onde existiam dunas – nos arredores de Cacela, Faro e Quarteira -, mas estas estavam já fixadas em grande parte com pinho ou montado de sobro, observando-se apenas, no trecho entre Alvor e Lagos, algum areal mais descoberto. No sector ocidental da província havia também retalhos de areias soltas, cuja fixação se recomendava para aproveitamento destes espaços incultos⁶⁴⁴ (Fig. 89). Contudo, as dunas mencionadas não causavam verdadeiros problemas, pelo que não se conhecem trabalhos de florestação nestes trechos da orla costeira.

1.4.2.2. Tradição e modernidade nas práticas agro-florestais da região

Na década de 60, cerca de metade da população activa da província dedicava-se ainda à agricultura. Segundo o Inquérito Agrícola de 1964, a quase totalidade do solo algarvio estava entregue às actividades relacionadas com o mundo rural, ocupando a área social ou urbana apenas uma parcela residual deste território (2% ou 10.649 ha). Contudo, os solos de maior potencialidade agrícola eram diminutos em relação à superfície total da região e localizavam-se maioritariamente no litoral sul, existindo uma clara diferenciação (pedológica, económica e social) entre a zona serrana, caracterizada por solos delgados e pobres, com acentuado declive, sulcada por uma densa rede hidrográfica de vales profundos e estreitos, onde dominava o sobreiro, a azinheira, o

⁶⁴³ Carlos Ribeiro e Néry Delgado, *Op. cit.*, p. 38.

⁶⁴⁴ Id., *Ibid.*, pp. 39-40.

medronho e a esteva; e a orla litoral, de relevo moderado e bons solos agrícolas, onde as características do clima e as possibilidades de irrigação a partir dos lençóis freáticos existentes favoreciam quer as culturas de sequeiro baseadas na amendoeira, alfarrobeira e oliveira, quer a produção de citrinos, produtos hortícolas e flores, através do recurso à rega⁶⁴⁵.

O equilíbrio ecológico do sistema misto silvo-agro-pecuário, que caracterizava o Algarve desde tempos imemoriais, foi sendo sucessivamente posto à prova à medida que as necessidades de uma população crescente implicaram o aumento da produção e a alteração das formas de ocupação do solo, nomeadamente através da destruição do coberto florestal e da ocupação de baldios. Já na época de Quinhentos e nos séculos seguintes, o crescimento demográfico e a ruralização da população em consequência da estagnação dos núcleos urbanos do litoral haviam-se traduzido na intensificação dos arroteamentos e na extensão das áreas de produção cerealífera com vista a garantir o abastecimento alimentar de um maior número de bocas⁶⁴⁶. Na zona serrana, sobretudo, o impacto das tentativas de incremento da produção foi devastador, face às características esqueléticas dos solos e à sua tendência para a erosão na ausência de um coberto vegetal protector (Fig. 92). Assim, no início do século XX, da «inspecção geral sobre a vasta região da serra algarvia resulta[va] uma impressão desoladora, uma impressão de pobreza, ante o largo cabedal, quase inculto, porque apenas nos vales e nas raras planícies se defronta[va] o observador com um trecho de cultura, e em torno dos povoados com manchas de arborização, e com uma folha de serviço, dispersas pelas encostas dos montes, arrancados à força de trabalho nos matos espessos para umas sementeiras de centeio, cevada ou aveia e raro de trigo, que não remunera[va]m os esforços do lavrador»⁶⁴⁷. Embora, já então se falasse na relevância de proceder à arborização daquele extenso território, como se fazia noutras regiões do país, o certo é que nada foi feito por falta de verbas e de vontade.

⁶⁴⁵ Nos concelhos de Alcoutim e Monchique, localizados exclusivamente na serra, o solo agrícola é praticamente inexistente (0,2% em Alcoutim e 1,6% em Monchique), noutros este recurso apresenta maiores percentagens (36,3% em Lagoa, 35,1 em Albufeira e 32,5 em Olhão), embora estas nunca atinjam sequer os 40% de área do concelho. Maria João Botelho e Maria Julieta Macedo, "Ordenamento biofísico do Algarve - 1.ª fase. Rede de conservação da natureza e protecção da paisagem", 2.º Congresso Nacional sobre o Algarve. Textos das comunicações, 1982, p. 246 e 250.

⁶⁴⁶ Joaquim Romero de Magalhães, *O Algarve económico 1600-1773...*, pp. 129, 150, 175 e 258.

⁶⁴⁷ Filipe Félix, *Breve estudo sobre a serra leste do Algarve (Notas sobre o seu estado económico-agrícola)*, dissertação inaugural apresentada ao Instituto de Agronomia e Veterinária, s.l., 1906, p. 21.

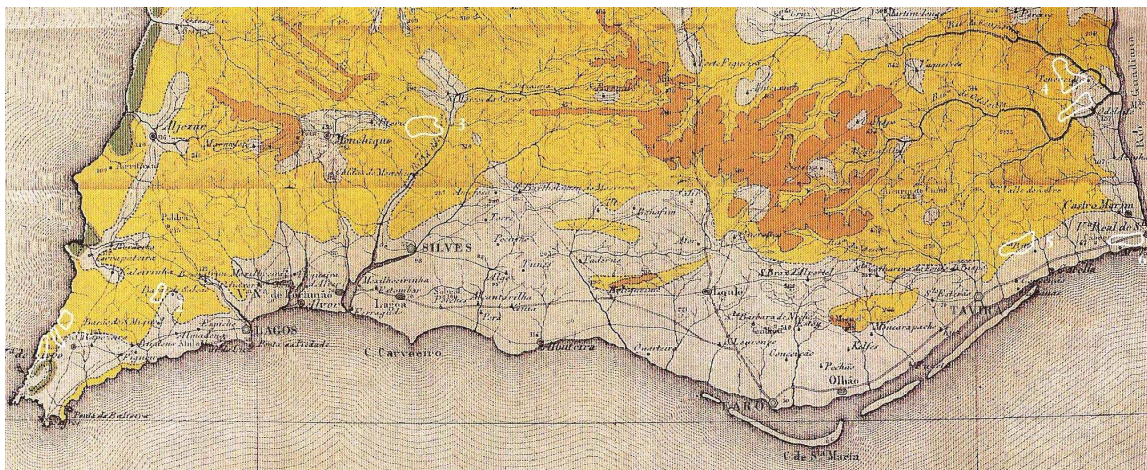


Figura 92. Parte – referente ao Algarve - da carta representando os terrenos cultivados e incultos de Portugal que acompanha o *Relatório acerca da Arborização Geral do País* (1868). Legenda: verde - medões do litoral; castanho - cumeadas incultas; amarelo - terrenos de charnecas. O n.º 6 representa a área florestal de V.R.S. António - Monte Gordo. Os outros números dizem respeito a áreas florestadas entre os anos 30 e 70 do século XX. Note-se a grande extensão de incultos na região algarvia no período de Oitocentos (Francisco Castro Rego, *Op. cit.*, p. 48).

Em 1929, o *Diário de Notícias* alertava para a ingente necessidade de proceder ao povoamento florestal do interior do Algarve e de transformar os escavados serros, desde Aljezur a Alcoutim, substituindo a urze, o rosmaninho e a esteva de reduzida utilidade por verdejantes arvoredos, de rendimento certo e contributo essencial para a diminuição das estiagens que se faziam sentir naquela região⁶⁴⁸. Contudo, na década de 30, qualquer veleidade de florestação foi cortada cerce com o avanço da Campanha do Trigo, que promoveu o aumento da área cultivada através do aproveitamento integral de todo o tipo de terras, sem respeito pelas suas características pedológicas, formas de relevo ou culturas prévias. Nos primeiros anos de sementeira em que o solo possuía recursos mineralógicos provenientes do seu anterior manto vegetal, os lucros das colheitas mostravam-se abundantes, sendo ainda complementados pelos subsídios estatais que promoviam o arroteamento dos incultos. Foi um período de euforia para a gente da serra que viu no amanho das suas vastas extensões uma oportunidade para aumentar os seus fracos rendimentos. Porém, as searas, implantadas em terrenos com diminuta capacidade produtiva e em zonas de acentuado declive, cedo esgotaram a fertilidade do solo e contribuíram para a sua erosão acelerada, fazendo desaparecer o substrato existente, levado para os vales nas enxurradas. A aplicação da política cerealífera dos anos 30, a actividade dos carvoeiros e pastores e a intensificação cultural do sequeiro para auto-abastecimento das populações locais deram origem a centenas de

⁶⁴⁸ *Diário de Notícias*, 27-07-1929, p. 11.

milhares de hectares de charnecas e descampados, onde o subsolo estéril se mostrava incapaz de sustentar mais do que uma simples cobertura graminóide, comprometendo qualquer utilização agro-florestal dos terrenos. Aliado a este problema, colocava-se ainda a questão da conservação da água, já que a ausência de coberto vegetal dificultava a infiltração das chuvas, a regularização dos ribeiros que nasciam na serra e a alimentação dos lençóis freáticos que abasteciam toda a região algarvia⁶⁴⁹.

No I e II Planos de Fomento, o Estado considerou da maior relevância proceder ao povoamento florestal das áreas montanhosas do Algarve, com o fim de obstar ao progresso de uma erosão muito activa e de promover em simultâneo a valorização económica da agricultura, através da realização de algumas obras de fomento hidroagrícola. Assim, estava prevista a arborização da serra do Algarve e das bacias hidrográficas dos afluentes do rio Guadiana e a realização de obras de correcção torrencial nas ribeiras de Aljezur, Arade e Odiáxere⁶⁵⁰. De acordo com aqueles planos foram ainda construídas as barragens de Silves (1956) e do Alvor (1959), destinadas a irrigar cerca de 3700 hectares nos concelhos de Silves, Portimão e Lagos.

Algumas décadas depois, o balanço no que dizia respeito à florestação era claramente desanimador: com excepção de Monchique – ocupada por *eucaliptus* -, em toda a restante zona serrana do Algarve, a arborização tinha sido diminuta. Em 1972, consideravam-se como terrenos passíveis de reconversão à silvicultura um total de 241.000 hectares; passados dez anos, apenas uma área exígua – 2300 ha – possuía projectos elaborados com vista à sua arborização, aguardando ainda os meios financeiros para a sua execução. A não concretização de uma política tão consensual, deveu-se a factores variados desde os condicionalismos históricos, à carência de meios (técnicos e financeiros) e à ausência de infra-estruturas, mas talvez o mais importante se prendesse com a falta de interesse por parte da população envolvida, face aos investimentos de monta e à renumeração a longo prazo dos projectos florestais⁶⁵¹.

A partir dos anos 60, o sector agrícola algarvio enfrentou sérias mutações que se relacionam com as alterações sentidas a nível de toda a província. A baixa produtividade física e económica da agricultura tradicional e o aparecimento de outras

⁶⁴⁹ Manuel Gomes Guerreiro, *Valorização da serra algarvia. A erosão, a cobertura vegetal e a água*, Alcobaca, 1951, pp. 9-10 e 14; Id., *O litoral, o barrocal e a serra no ordenamento agro-florestal do Algarve*, Vila Real de S. António, 1999 [reedição de uma conferência pronunciada em 1956], p. 24-25.

⁶⁵⁰ I e II Plano de Fomento, *Diário das Sessões da Assembleia Nacional*, 21-11-1952, p. 1151 e 12-04-1958, p. 714.

⁶⁵¹ J.A. Cabral Rolo e I. Seita Coelho, *A(s) agricultura(s) algarvia(s). Contributo para a sua caracterização no início dos anos 80*, s.l., 1988, pp. 16-17.

actividades mais lucrativas – ligadas ao desenvolvimento do turismo – contribuíram para o êxodo interno das populações rurais que buscaram nas cidades do litoral e na capital do país as oportunidades que não encontravam nos campos⁶⁵². Por outro lado, no Algarve litoral, nos terrenos mais férteis e prósperos, o crescimento urbano sob pressão da expansão turística implicou uma forte concorrência no uso do solo e da água e traduziu-se numa perda significativa das extensões cultivadas. Em meados de 80, a agricultura da região caracterizava-se pelo abandono progressivo da cultura cerealífera e do olival, pelo desinteresse pela vinha e pelo tradicional pomar de sequeiro, em detrimento da afirmação da citricultura e do crescimento em importância da horticultura, ao ar livre e em forçagem, actividades geralmente irrigadas e localizadas predominantemente na faixa litoral⁶⁵³. O abandono progressivo do interior e das práticas tradicionais, a valorização de uma agricultura intensiva baseada na utilização da rega e a subordinação dos melhores solos agrícolas à ocupação urbana, aniquilaram quase por completo aquilo a que Gomes Guerreiro chamava a «unidade ecológica tripartida» do Algarve, responsável pelo ecótono sustentável que existia entre a serra e o litoral e que se baseava em quatro parâmetros interactivos: a água, a agricultura, a floresta e a população⁶⁵⁴.

1.4.2.3. Problemas de erosão: a ruptura do equilíbrio ecológico tradicional

As práticas antrópicas relacionadas com o uso do solo têm uma influência significativa nos processos dinâmicos do sistema litoral. A existência ou ausência de coberto vegetal (floresta, culturas ou matos) é determinante na quantificação e género dos materiais sólidos carregados pelos rios até ao mar, reflectindo-se nas condições das barras e no abastecimento sedimentar às praias. Ao longo dos tempos, foram vários os sinais que mostram que as actividades agrícolas e florestais tiveram um peso substancial no que diz respeito à quantidade de sedimentos que chegavam até ao litoral: já na era de Quinhentos, os portos do Algarve – Portimão, Tavira e Faro – terão sido afectados pelas arroteias levadas a cabo na serra, uma vez que o aumento do depósito de aluviões

⁶⁵² Segundo Carmina Cavaco, nos anos 70, muitas freguesias serranas tiveram perdas de população superiores a 10% e até a 20% (Alcoutim, Pereiro, Vaqueiros, Cachopo, Azinhal, Odeleite, Ameixial, Marmeleite), enquanto outras do Algarve litoral registaram fortes acréscimos, mesmo superiores a 50% (além das correspondentes às principais cidades, figuram: Sagres, Armação de Pêra, Albufeira, Quarteira, Almancil, Pechão e Quelfes). *A agricultura no Algarve, segundo o recenseamento agrícola de 1979*, s.l., 1983, pp. 66.

⁶⁵³ J.A. Cabral Rolo e I. Seita Coelho, *Op. cit.*, pp. V-VI.

⁶⁵⁴ Manuel Gomes Guerreiro, *O litoral, o barrocal e a serra...*, p. 29.

prejudicou sobremaneira a entrada nas barras, atingidas por um forte assoreamento⁶⁵⁵. Situação que se foi agravando com o passar dos séculos, como assinalam as constantes queixas dos povos e dos responsáveis locais sobre às péssimas condições em que se encontravam as entradas dos portos da região. O que não admira, face ao que mencionámos sobre a progressiva ocupação agrícola das áreas montanhosas do Algarve e a destruição de zonas de floresta, para dar lugar a uma cultura cerealífera altamente consumidora dos recursos naturais do solo e propiciadora da erosão após o abandono das terras por falta de capacidade de produção rentável. Aliás, em 1952, eram já evidentes as consequências da Campanha do Trigo na serra algarvia, tendo em conta a acção devastadora da erosão, que levando as terras fracas assoreava as ribeiras e os rios, bem como as suas barras, forçando o Estado a despesas volumosas com as respectivas dragagens⁶⁵⁶.

Alguns estudos recentes apontam para que cerca de 46% do território do sul de Portugal apresente uma susceptibilidade ecológica moderada e 6% de susceptibilidade elevada no que toca à degradação do solo, por efeitos da erosividade hídrica. Entre as áreas mais afectadas encontra-se a região algarvia, com particular relevo no sotavento, na zona da serra do Caldeirão, o planalto de Martim Longo e áreas envolventes, e a serra de Monchique, abrangendo Silves e S. Bartolomeu de Messines⁶⁵⁷. A aplicação do método teórico de Fournier permitiu detectar, quanto às quantidade de solo arrastadas pelas águas das chuvas, que a erosão específica apresenta valores muito elevados – entre 600 a 800 ton/km²/ano – nas bacias hidrográficas das ribeiras de Aljezur, Torre e Quarteira e do rio Arade, sendo que na bacia da ribeira de Seixe este valor ultrapassa as 800 ton/km²/ano. No que diz respeito aos cursos de água que drenam para o Guadiana e a ria de Faro, os valores são um pouco mais baixos, revelando-se inferiores a 400 ton/km²/ano e a 200 ton/km²/ano, respectivamente. O mesmo trabalho indica ainda que é bastante significativa a quantidade de valores sólidos drenada para Portimão (276 000 ton/ano), as fozes das ribeira de Seixe (211 000 ton/ano), Foupana e Odeleite (203 000 ton/ano) e para a ria de Alvor (116 000 ton/ano)⁶⁵⁸.

⁶⁵⁵ Joaquim Romero de Magalhães, *Op. cit.*, p. 258.

⁶⁵⁶ *Diário das Sessões da Assembleia Nacional*, 11-12-1952, p. 252.

⁶⁵⁷ Nuno Santos Loureiro, *Degradação de solos, aridez e desertificação no sul de Portugal. Caracterização de alguns factores físicos intervenientes*, Tese de Doutoramento, Univ. Algarve, Faro, 19xc98, p. 128.

⁶⁵⁸ Maria João Botelho e Maria Julieta Macedo, *Op. cit.*, p. 251.

2. Consequências da ocupação intensiva do litoral

2.1. A evolução da linha de costa

2.1.1 Caracterização do litoral algarvio

A faixa costeira do Algarve apresenta uma grande diversidade de geoformas. A Costa Vicentina corresponde à fachada mais exposta deste litoral, caracterizando-se “grosso modo” por arribas subverticais talhadas em formações xisto-grauváquicas. As praias desta região estão encaixadas nas indentações da arriba e são constituídas essencialmente por pequenas bolsas de areia. O Barlavento é dominado por uma morfologia mista, congregando segmentos de arribas verticais e sistemas estuarino-lagunares. Até à zona da Ponta da Piedade o litoral rochoso apresenta indentações, formadas por pontais e angras, onde se desenvolvem pequenas praias arenosas. De Lagos até aos Olhos de Água, o recorte irregular da orla marítima, provocado pela erosão costeira, confere-lhe um aspecto rendilhado, com profusão de leixões, arcos, furnas e algares, que se tornaram a imagem de marca da paisagem litoral algarvia. Neste troço surgem dezenas de praias, de dimensões variadas, com ou sem acesso por terra. Sendo a Praia da Rocha um caso especial que veremos em particular, as formas de acumulação mais expressivas deste trecho costeiro ocorrem: nas imediações de Lagos - longos areais associados à foz do Bensafrim e do sistema Alvor-Odiáxere - e para oriente, em conexão com as desembocaduras das ribeiras de Armação de Pêra e Albufeira⁶⁵⁹. No Sotavento predominam as formas de acumulação, destacando-se o sistema de ilhas-barreira da Ria Formosa e a planície costeira de Manta Rota – Vila Real de S. António. Neste sector só existem arribas litorais activas no lado poente, junto a Quarteira. O sistema barreira da Ria Formosa é formado por um conjunto de penínsulas e ilhas que delimitam um espaço lagunar interior. De oeste para leste dispõem-se: a península do Ancão, as ilhas da Barreta, Culatra, Armona, Tavira, Cabanas e a península de Cacela, separadas entre si por barras de maré, umas artificializadas, outras em estado natural. Para leste até ao Guadiana, o litoral apresenta extensas praias de areias, com cordões dunares de largura considerável.

A evolução natural destes sistemas é determinada por um conjunto de processos de dinâmica costeira que resultam em erosão ou acreção das formas litorais. No Algarve, tal como na orla marítima ocidental, a descarga fluvial constitui a mais

⁶⁵⁹ J. Alveirinho Dias, “Evolução geomorfológica das arribas do Algarve”, *3º Congresso sobre o Algarve, Textos das Comunicações*, vol. 2, Silves, 1984, p. 705-708.

importante fonte de abastecimento sedimentar às praias, ainda que o volume de material carregado seja significativamente inferior, em virtude da extensão reduzida da rede hidrográfica algarvia. Só no sector Olhos de Água – Ancão é que a erosão das arribas oferece um maior contributo no aporte de areias às praias. No litoral a norte do Cabo de S. Vicente, o carácter altamente energético das ondas e a configuração quase rectilínea da costa favorecem a erosão marinha, podendo o recuo da arriba ser bastante rápido. Aqui os locais de acumulação são raros, estando associados a pequenas reentrâncias ou a fozes de linhas de água. Nas primeiras, a praia subsiste a partir das trocas sazonais de areia entre os fundos próximos e a praia subaérea, nas segundas as dimensões do areal dependem do abastecimento sedimentar dos cursos de água que ali culminam. Na zona de Sagres – Cabo de S. Vicente o recuo médio da linha de costa é muito pequeno (de ordem milimétrica). Já, os afloramentos rochosos entre Lagos e Albufeira apresentam taxas de recuo variadas de acordo com a litologia. A evolução das arribas do Barlavento depende da ocorrência descontínua e intermitente de movimentos de massa, que tanto podem provocar o recuo da linha de costa em dezenas de metros, quando associados ao colapso de cavidades cársticas, como produzir apenas a queda de pequenos blocos de pedra. Uma vez que as rochas afectadas oferecem poucos sedimentos que possam ser aproveitados pelas praias adjacentes (menos de 5%), estas são pequenas e estreitas, localizando-se sobre plataformas rochosas facilmente desnudadas durante a ocorrência de temporais. Para leste de Olhos de Água, estende-se uma arriba, constituída por arenitos e siltitos mal consolidados - por isso facilmente desagregáveis -, que dão um importante contributo para o abastecimento das praias existentes no seu sopé. Este troço litoral faz parte de uma célula de circulação sedimentar que se estende desde os Olhos de Água até à barra de Faro-Olhão. O carreio detrítico faz-se de Oeste para Este, alimentando-se à custa das arribas e dos sedimentos transportados pelas linhas de água (ribeira de Quarteira, de Almargem e Carcavai), constituindo um dos mais importantes fornecedores de areias às praias desde sector e às do sistema das ilhas-barreira. Até à foz do Guadiana o litoral apresenta-se em fase de acumulação activa graças à presença do molhe Oeste da barra daquele rio⁶⁶⁰.

Durante muito tempo, a evolução natural da linha de costa algarvia (e da restante orla marítima portuguesa) caracterizou-se por um processo de transgressão marítima que, à excepção de episódios de índole catastrófica – como os tsunamis -, se processava

⁶⁶⁰ J. Alveirinho Dias, “Aspectos geológicos do litoral algarvio...”, César Andrade, *Dinâmica, erosão e conservação das zonas de praia*, Lisboa, 1998, pp. 26, 28, 34-35.

de forma lenta e paulatina. No último século, porém, o cumular de um conjunto de actividades antrópicas conduziu à intensificação dos processos erosivos e à subida do nível médio do mar causando transformações profundas nos sistemas costeiros e acelerando o avanço do mar sobre as terras ocupadas pelo homem.

2.1.2. Transformações do litoral e seu impacto sobre as comunidades costeiras

A transformação inevitável do litoral algarvio por acção dos processos de erosão, bem como as suas consequências sobre as populações ribeirinhas, cedo foi constatado por vários autores que, na época contemporânea, se debruçaram sobre a história e geografia do Reino do Algarve. Em 1852, Charles Bonnet referia que, junto ao Cabo de S. Vicente, as vagas batiam fortemente contra as rochas minando-as, formando cavernas cujas paredes de iam esboroando pouco a pouco. Em terra, a distâncias de 700 a 800 metros eram visíveis fendas que aumentavam progressivamente, enquanto a parte superior das arribas se inclinava de forma perigosa sobre o mar. Segundo o mesmo autor, perto da cidade de Lagos, a costa era formada por rochedos muitos recortados e facilmente atacáveis pelas águas, de modo que várias casas e algumas baterias militares, erigidas sobre as arribas, tinham desaparecido ou estavam em risco⁶⁶¹. Bonnet fazia alusão à antiga fortaleza do Pinhão, já mencionada por Silva Lopes em 1841, que, transformada em ilha depois do mar ter «engolido não poucas varas de terra», dava «passagem a lanchas grandes entre ela e a nova também destruída» pela erosão⁶⁶².

Da mesma forma, Pereira de Sousa, no seu trabalho sobre o sismo de 1755⁶⁶³, indicava que no Algarve abundavam os vestígios dos «movimentos épirogénicos, porque se encontram construções destruídas pela lenta invasão do mar», referindo o achamento de materiais arqueológicos – alguns do período romano –, soterrados nas areias ou cobertos pelas águas, na praia do Murtinhal, na embocadura do barranco da ribeira de Budens⁶⁶⁴, na foz do rio de Portimão e na praia de Quarteira. Para este autor existiam claros indícios de que o mar tendia a banhar terrenos onde há muito não

⁶⁶¹ Charles Bonnet, *Op. cit.*, pp. 86 e 88.

⁶⁶² Silva Lopes, *Op. cit.*, p. 123.

⁶⁶³ Francisco Luís Pereira de Sousa, *O terramoto de 1 de Novembro de 1755 em Portugal e um estudo demográfico*, vol. I, Distritos de Faro, Beja e Évora, Lisboa, 1919, pp. 93-94.

⁶⁶⁴ O pároco de Budens relata que por ocasião do maremoto de 1755 se descobriram na praia onde desemboca a ribeira os fundamentos de uma povoação – edifícios e pedras de cantaria – depois novamente soterrada pela areia. ANTT, *Memórias Paroquiais*, 1758, vol. 7, n.º 88, p. 1309 [manuscrito].

chegava, atacando as falésias, mesmo que afastadas da linha de preia-mar, por ocasião das tempestades. No sector oriental, as modificações da costa pareciam processar-se a um ritmo ainda mais rápido: por acção da invasão das areias marítimas haviam ficado soterradas as fortalezas da Armona e de S. Lourenço. Segundo as *Memórias Paroquiais*, a primeira «que se findou pelos anos de mil setecentos quarenta e sete esta[va] toda arruinada [cerca de 1758], e já parte dela debaixo da água, sem embargo de a fundaram mais de cinquenta braças distante dela. Mas como foi fundada sobre areia solta, de que é toda aquela costa, como a corrente das águas, que é arrebatada, se t[inha] acostado mais para a parte da dita fortaleza, e levando lhe a areia, em que se sustinha, a t[inha] já meia sepultada, e em breves tempos se v[eria] toda»⁶⁶⁵, o que veio a acontecer em 1772. A fortaleza de S. Lourenço, por seu turno, desapareceu depois de 1816. Também a povoação de S. António da Arenilha, junto à foz do Guadiana, onde mais tarde se implantou Vila Real de S. António, foi tragada pelas areias em meados do século XVIII, sem deixar memória das suas gentes e da sua origem.

As informações sobre galgamentos oceânicos e sobre os prejuízos por eles causados são raras no que toca à orla marítima algarvia, sobretudo se as compararmos com o elevado número de episódios que encontramos mencionados nos jornais, em igual período cronológico, para a restante costa portuguesa. Entre a década de 60 do século XIX e os anos 70 do século seguinte, registámos (de uma forma não exaustiva) quase duzentas notícias sobre invasões do mar e/ou destruições por elas provocadas em toda orla marítima. Destas muito poucas – cerca de uma dezena – dizem respeito ao Algarve, assim, por exemplo: em 1892 é referida a ocorrência de uma inundaçāo na praia de S. Luzia (Tavira), tendo a água atingido um metro e meio de altura; em 1926 informa-se que durante um temporal o mar galgou o cais da vila de Olhão e invadiu os bairros circunvizinhos, causando alguns danos materiais; em 1937, regista-se que, por ocasião de uma tempestade que afectou toda a costa, a parte baixa de Quarteira foi tomada pelas vagas, que danificaram vários barcos e alguns prédios; em 1978, algumas invasões do mar durante temporais provocaram estragos em Faro, Olhão, Fuzeta e Tavira⁶⁶⁶. O ciclone de 1941, que atingiu todo o país, causou grande destruição no Algarve, sobretudo nas povoações litorais, onde arruinou cais, edifícios públicos e casas particulares, como sucedeu em Cabanas de Tavira, Quarteira e Sagres. A situação mais

⁶⁶⁵ *Id.*, vol. 26, n.º 16, p. 144. Actualização ortográfica nossa.

⁶⁶⁶ *Diário de Notícias*, 28-02-1892, p. 1; *Id.*, 24-10-1926; *Id.*, 30-01-1937, p. 5; *Diário da Assembleia da República*, 09-03-1978, pp. 1756-1757.

grave ocorreu nas ilhas-barreira: na Culatra e no Ancão, os galgamentos marítimos varreram por completo as cabanas dos pescadores e algumas casas de cal e areia⁶⁶⁷.

Embora a faixa costeira meridional do Algarve esteja mais abrigada da fúria dos elementos marítimos, durante a ocorrência de temporais, do que a orla ocidental e, por conseguinte, seja menor a ocorrência de galgamentos, os dados acima apresentados não reflectem a realidade e pecam por defeito. Uma das explicações possíveis é a situação marginal da terra algarvia em relação ao panorama nacional até meados do século XX, a sua distância física em relação aos centros de informação jornalística poderá ter contribuído para o número diminuto de notícias sobre os eventos que ali se davam. Outra razão plausível, que não exclui a primeira, é que os galgamentos oceânicos que ocorreram em território algarvio terão tido menos impacto sobre as populações do que os da faixa marítima a norte do Tejo, sendo por isso menos noticiados. Isto devido a uma menor ocupação da orla costeira meridional, já que até bem dentro do século XX o povoamento se encontrava concentrado em alguns (poucos) pontos específicos ou se caracterizava pela difusão de casais agrícolas e aglomerados temporários – os arraiais -, relacionados com as armações de pesca. Apesar de os dados históricos sobre erosão costeira não serem tão abundantes para o Algarve como o são para o resto da costa portuguesa, há alguns casos conhecidos que veremos em seguida.

As destruições causadas pelo mar na parte ribeirinha de Lagos são as mais antigas que temos documentadas, sendo referidas por autores como Silva Lopes e Bonnet, e mencionadas nos *Diário do Governo* e *Diário de Notícias*. Segundo uma representação à Comissão de Obras Públicas, em 1862, uma parte da cidade estava sob a ameaça de ser submersa pelas águas do oceano⁶⁶⁸. Trinta anos depois a situação mantinha-se, Adolfo Loureiro, então director da circunscrição hidráulica a que pertencia o porto de Lagos, mandou fazer estudos hidrográficos e geológicos com o fim de construir um cais que defendesse a urbe da força das vagas, atendendo ao estado de ruína dos seus antigos muros e muralhas, estando em risco os prédios urbanos junto da beira-mar, incluindo o hospital regimental⁶⁶⁹. O dito cais não chegou a ser erigido e, em 1902, em virtude da continuidade dos ataques do mar, «abateu uma porção do pavimento da praça da Constituição desta cidade, junto à igreja matriz de Santa Maria»:

⁶⁶⁷ *Diário de Notícias*, 16-02-1941, p. 5; *Id.*, 18-02-1941, pp. 1 e 5-6; *Id.*, 19-02-1941, p. 4; *Id.*, 21-02-1941, pp. 5 e 6; *Diário de Lisboa*, 19-02-1941, p. 7.

⁶⁶⁸ *Diário do Governo*, 06-09-1862, p. 1550.

⁶⁶⁹ Adolfo Loureiro, *Op. cit.*, vol. IV, pp. 152-153 e 162.

«Espera[va]-se a todo o momento mais derrocadas, achando-se em perigo iminente o prédio do par do reino sr. Joaquim Coelho de Carvalho»⁶⁷⁰. Tendo sido examinada toda a extensão da cidade confinante com o mar desde a fortaleza da Ponta da Bandeira até à praia de Portugal, os engenheiros concluíram que esta carecia de reparações imediatas, nomeadamente a construção do paredão previsto anos antes.

O fenómeno de erosão costeira em Albufeira remonta pelo menos aos anos 50 do século XX: por iniciativa da Comissão de Turismo daquela localidade foi inaugurado em 1936 o túnel de acesso à praia, sendo posteriormente construídos a esplanada do túnel e o prolongamento do passeio marginal ao longo de parte do sopé das arribas (Fig. 93). Em finais da década de 40, ficou pronto o projecto de aproveitamento de uma antiga fábrica de conservas de peixe desactivada, situada junto ao mar, para a criação de uma colónia balnear infantil da Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho. Por questões internas da instituição, as obras seriam suspensas já perto da conclusão e o edifício ficou ao abandono: em 1954, dava-se conta na Assembleia Nacional de que estava a ser alvo das investidas do mar e do tempo⁶⁷¹. Alguns anos mais tarde, César dos Santos referia que, de quando em quando, as vagas enraivecidas tomavam de assalto a baixa ribeirinha de Albufeira, e destacava a ocorrência de desmoronamentos de casas na falésia, alertando ainda para as precárias condições de segurança em que se encontravam o acesso à esplanada do túnel e as edificações que lhe ficavam sobranceiras. Os riscos provinham das infiltrações provocadas por falta de protecção do túnel e das escavações feitas - sem as necessárias medidas de consolidação - para as fundações dos prédios. Mesmo depois de as autoridades terem reforçado o muro de suporte, tinha havido novas derrocadas, vivendo os moradores no receio de que se repetissem e porventura com consequências mais dramáticas⁶⁷².

Também Armação de Pêra sofreu com as investidas do mar. Na década de 60, este antigo arraial de pesca era uma das praias mais concorridas do Algarve, centro de grande afluência por parte de turistas estrangeiros, tendo sido objecto de um conjunto de melhoramentos, como a construção de uma avenida à beira-mar e a edificação de casas modernas. Porém, há vários anos que eram também reclamadas obras de defesa contra o assalto das vagas durante as tempestades, que chegaram até a destruir o muro de protecção da avenida marginal. Havendo sido feitos estudos e sondagens,

⁶⁷⁰ *Diário de Notícias*, 03-02-1902, p. 2 e 25-01-1902, p. 1.

⁶⁷¹ *Diário das Sessões da Assembleia Nacional*, 23-03-1954, p. 829.

⁶⁷² C. Santos, *Op. cit.*, pp. 353-354.

empreenderam-se os trabalhos de construção de um paredão, que provou a sua utilidade pouco depois de edificado, quando numa violenta agitação do mar as águas galgaram o terraço da fortaleza e invadiram a povoação: as consequências seriam bem mais devastadoras na ausência daquela muralha⁶⁷³.

Os casos de Quarteira, Vale de Lobo e Praia de Faro, que remontam aos anos 70, são hoje situações emblemáticas do problema da erosão costeira no litoral algarvio, que não se restringe, contudo, a estes pontos específicos. O fenómeno erosivo em Quarteira é conhecido desde a década de 40⁶⁷⁴, tendo-se intensificado nas décadas posteriores. Em Janeiro de 1970, por exemplo, «o mar de novo galgou a praia da Quarteira, destruiu edifícios das actividades piscatórias, atacou a avenida à beira-mar, escavando-a alguns metros, alagou os custosos edifícios nela construídos de há quarenta anos a esta parte e, caminhando pelas ruas perpendiculares à praia, andou mais de 100 metros pelo meio da povoação»⁶⁷⁵. A situação de risco em que se encontrava aquela localidade obrigou à construção de um primeiro esporão transversal em 1971 e mais dez logo em seguida, bem como de um paredão longilitoral contínuo, para defesa da frente marginal e robustecimento da praia para efeito de exploração turístico-balnear. Só assim ficou protegida a linha de construções da vila, «muitas delas torres de apartamentos semeadas na areia»⁶⁷⁶, que fazendo parte do bairro balnear erigido quando a linha de água ficava então bastante longe da Avenida, tinham contribuído para o desaparecimento «da flora que segurava a duna onde se construíram os edifícios, [provocando] o desgaste do banco de areia submerso e, daí, o avanço do mar»⁶⁷⁷ (Fig. 94 e 95).

Alguns quilómetros a oeste da praia de Quarteira encontra-se o aldeamento turístico de luxo de Vale de Lobo que, criado nos anos 60, começou a ser atacado pela erosão no decénio seguinte, sendo particularmente atingidas as estruturas mais perto do bordo da arriba - a área pública comum constituída pela piscina, lojas e restaurantes, e algumas moradias particulares, entretanto demolidas por estarem em perigo de queda eminente⁶⁷⁸. Também a ilha de Faro, integrada no sistema de ilhas-barreira da Ria

⁶⁷³ Id., *Ibid.*, p. 375.

⁶⁷⁴ F. Correia, J.A. Dias, T. Boski, "Determinação do recuo das arribas situadas a oriente de Quarteira por restituição fotogramétrica: evolução entre 1958 e 1991", 8.º Congresso do Algarve. Comunicações, s.l., 1995, p. 408.

⁶⁷⁵ *Jornal do Algarve*, 24-01-1970.

⁶⁷⁶ *Revista Única, Expresso*, n.º 1673, 20-11-2004, p. 72.

⁶⁷⁷ *Jornal do Algarve*, 25-04-1970.

⁶⁷⁸ Id., *Ibid.*; F. Correia, J. Alveirinho Dias, T. Boski e Ó. Ferreira, "The retreat of eastern Quarteira cliffed coast (Portugal) and its possible causes", *Studies in European Coastal Management*, Cardigan, 1996, p. 133.



Fig. 93



Fig. 94



Fig. 95

Figura 93. Postal de Albufeira, nos anos 70/80
(<http://www.prof2000.pt/users/avcultor/Postais2/AlbufeiraPost/Albufeira010.jpg>).

Figura 94. Postal de Quarteira nos anos 70/80
(http://www.prof2000.pt/users/avcultor/Postais2/QuarteiraPostais/003_Quarteira.jpg).

Figura 95. Quarteira nos dias de hoje, repare-se nos esporões e dos molhes que protecção da marina (<http://www.jf-quarteira.pt/PT/default.asp?flag=7&pagina=2&idgaleria=1>)

Formosa, tem sido duramente afectada pelo fenómeno da erosão costeira: durante os temporais de Fevereiro/Março de 1978, as ondas galgaram o cordão litoral em frente da área edificada e invadiram as ruas e quintais contíguos. Embora os estragos tenham sido diminutos, este evento veio mostrar que «existe o perigo de se abrir uma “barra” em plena zona urbanizada»⁶⁷⁹. Este tipo de acontecimentos repete-se quase todos os invernos, por ocasião de episódios de tempestade, provocando significativos prejuízos materiais.

⁶⁷⁹ Suzanne Daveau, Graça Almeida, Mariano Feio et alii, “Os temporais de Fevereiro/Março de 1978”, *Revista Finisterra*, vol. XIII, n.º 26, 1978, p. 260.

2.2. A influência dos factores antrópicos nas alterações do litoral

O registo histórico e os estudos científicos mais recentes apontam para um aumento significativo dos fenómenos de erosão costeira a partir de meados do século XX: os dados existentes não só confirmam a continuidade dos casos anteriores, como assinalam também o alastramento destes eventos a outras áreas, ao mesmo tempo que registam a intensificação da gravidade do problema, em virtude de uma maior ocupação da orla marítima⁶⁸⁰.

Ainda que a erosão seja um fenómeno natural inerente ao funcionamento dos sistemas costeiros e à actual tendência para a migração da linha de costa em direcção ao continente (carácter transgressivo do mar)⁶⁸¹, existe uma relação directa entre determinadas actividades humanas e as rápidas (e dramáticas) alterações que se fazem sentir no litoral. Assim, se é certo que os processos erosivos antecederam a ocupação e transformação intensiva do uso do solo na orla marítima, como atestam os relatos do século XIX, também se verifica que a partir do aumento da procura do litoral e da sua urbanização progressiva, associadas à redução do abastecimento sedimentar por causa de um conjunto de actividades humanas (como vimos em I.B), os ditos mecanismos se tornaram mais activos, do ponto de vista do recuo da linha de costa e dos prejuízos causados às populações.

2.2.1 A evolução do litoral rochoso

Na década de 80, os sinais de rápido recuo das arribas a leste de Quarteira motivaram o interesse de vários investigadores e deram origem a alguns estudos com vista à determinação das causas do problema e à avaliação da sua progressão futura. Através de vários métodos - comparação cartográfica e de fotografias aéreas, medições periódicas no terreno, aplicação de técnicas fotogramétricas com integração nos Sistemas de Informação Geográfica (SIG) -, foi possível determinar as áreas mais

⁶⁸⁰ Num estudo publicado na *Geolis* concluía-se: «o litoral de arriba do Algarve, talhado em rochas carbonatadas ou detríticas cenozoicas, encontra-se em situação de erosão generalizada, tal como os segmentos de planície costeira, e as praias que habitualmente as marginam. O processo erosivo iniciou-se ou sofreu agravamento rápido a partir dos primeiros anos do século XX, desconhecendo-se no entanto se esta tendência persistirá num futuro próximo ou se representa apenas um máximo efémero». César Andrade, Ana Viegas, Ana Maria Tomé e C. Romariz, “Erosão do litoral cenozóico do Algarve”, *Geolis*, vol. III, fasc. 1 e 2, 1989, p. 268.

⁶⁸¹ J. Alveirinho Dias, *Evolução do conceito de Sedimento Relíquia*, 2004, p. 2. <http://w3.ualg.pt/~jdias/JAD/ebooks/Reliquias.pdf>. A este propósito Alveirinho Dias acrescenta ainda: «a localização da linha de costa em cada momento é imposta pela interacção entre o nível médio do mar (relativo) e a taxa de acumulação ou erosão local. Consequentemente, é esta interacção que determina o comportamento transgressivo ou regressivo do litoral».

atingidas e as taxas de recuo médio anual, que se revelaram deveras preocupantes.

As arribas de Quarteira e as que se estendem para oriente daquela localidade estão sujeitas a um processo de erosão costeira conhecido desde os anos 40/50: talhadas em sedimentos arenosos do Quaternário, possuindo um grau de litificação baixa, estas arribas são alvo de modificações muito rápidas, em alguns casos detectáveis à escala anual. Os dados obtidos para os períodos de 1947/58 e 1958/69 revelam a existência de um recuo relativamente acelerado e homogéneo, com taxas médias de cerca de 0.7m/ano, o que parece apontar para um fenómeno de carácter natural. Nos anos seguintes, contudo, de 1969 a 1976, registou-se um aumento considerável da taxa de regressão das arribas entre Forte Novo e Vale de Lobo. Tendência mais notória no período de 1976/83, sobretudo nos troços de Forte Novo e Trafal, onde a taxa média de recuo atingiu os 3.1m/ano e 1.6m/ano, respectivamente. Valores que subiram ainda mais – 3.5 e 3.0m/ano – entre 1983/91, indiciando também o alastramento do fenómeno erosivo para Este. Esta migração teve como impacto mais visível a destruição de parte do logradouro da piscina do empreendimento turístico de Vale de Lobo, que começou a ser afectado pela erosão em meados dos anos 70, atingindo uma situação crítica no início da década seguinte. No caso de Vale de Lobo, as taxas médias de recuo mostraram-se inferiores a 1m/ano até 1983 e depois passaram a oscilar entre 1.7m/ano no sector Oeste e 0.6m/ano na parte Este daquela praia. No período de 1991/2001 verificou-se a existência de alguma erosão na área do Garrão, o sector mais oriental do troço costeiro analisado, o que pode constituir mais um indício da expansão do fenómeno erosivo. No entanto, no mesmo intervalo de tempo, registou-se também uma tendência generalizada para a diminuição das taxas de recuo da linha de costa, o que tem sido atribuído às tentativas de atenuação do problema levadas a cabo em finais da década de 90⁶⁸² (Fig. 96).

⁶⁸² F. Correia, J.A. Dias, T. Boski, *Op. cit.*, pp. 405-409; F. Correia, J.A. Dias, T. Boski e Ó. Ferreira, *Op. cit.*, pp. 131-135; S. Oliveira, J.A. Dias e J. Catalão, “Mean cliff retreat rate tendencies for Forte Novo – Garrão (Algarve, Portugal)”, *Special Volume on the 4th Symposium on the Atlantic Iberian Continental Margin, Thalassas*, 19 (2b), 2003, p. 210; Id., “Evolução da linha de costa do Algarve. Variação recente das taxas de recuo de médio prazo no troço costeiro do Forte Novo – Garrão (Oriente de Quarteira)”, *III Congresso sobre Planeamento e Gestão das Zonas Costeiras dos Países de Expressão Portuguesa: Perspectivas de Gestão e Sustentabilidade da Zona Costeira*, comunicação 53, Maputo, 2005; F. M. Marques, “Importância dos movimentos de massa na evolução de arribas litorais do Algarve”, *Memórias e Notícias*, Publ. do Museu e Laboratório Mineralógico e Geológico da Universidade de Coimbra, n.º 112, 1991, p. 406.

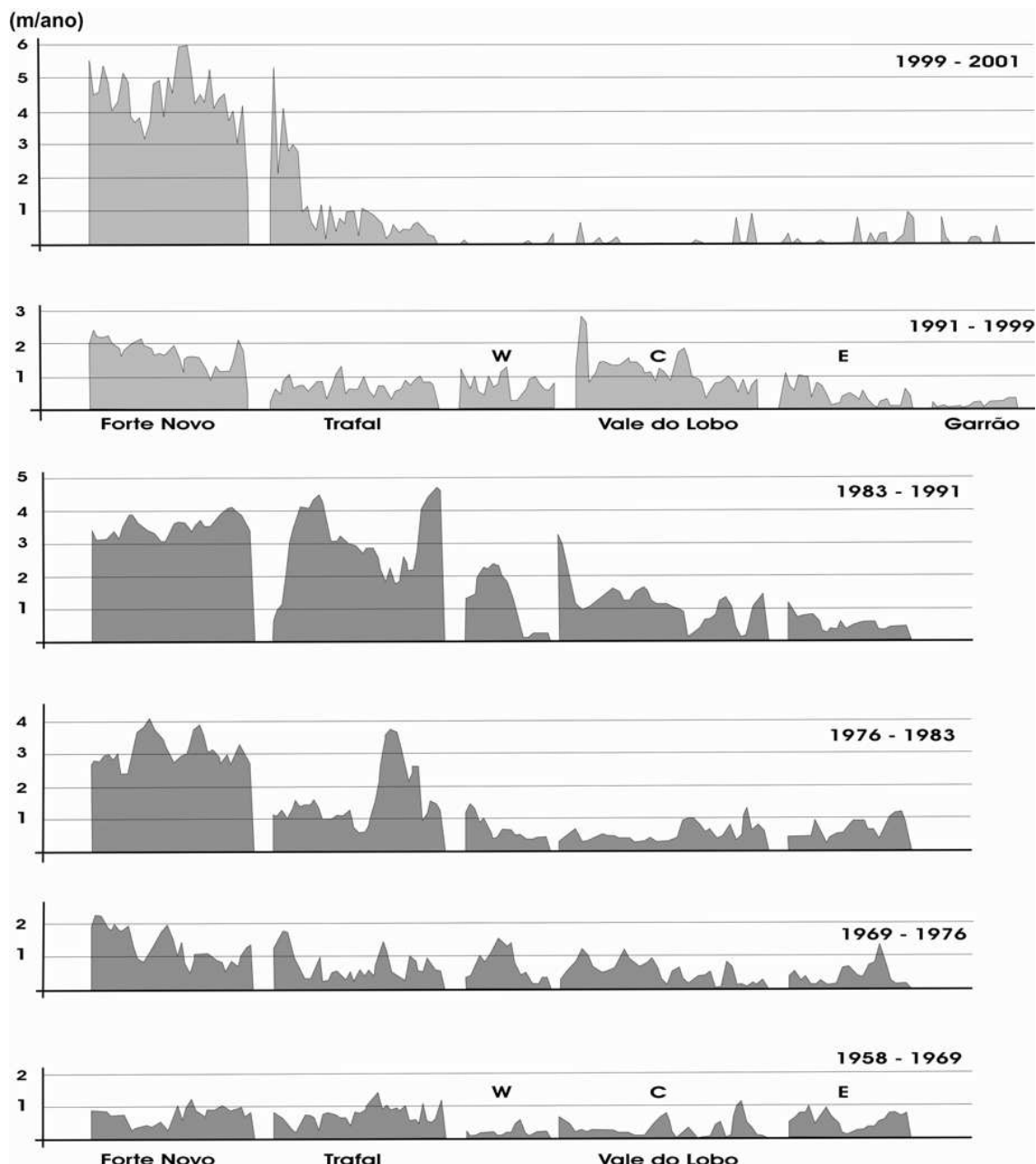


Figura 96. Gráfico sobre as taxas médias de recuo da linha de costa, considerando vários pontos do litoral e diferentes períodos cronológicos no troço costeiro Forte Novo – Garrão (S. Oliveira, J.A. Dias e J. Catalão, “Evolução da linha de costa do Algarve...”, p. 8)

As arribas compreendidas entre o sector ocidental da praia da Falésia e a ribeira de Seixe, na Costa Vicentina, cortadas em vários suportes litológicos, apresentam taxas de recuo mais baixas do que as da área de Quarteira. Fernando Marques, que estudou a dinâmica, os processos e os mecanismos do litoral rochoso algarvio, afirma que neste trecho, ao contrário do anterior, não se observou um aumento generalizado das taxas médias de evolução. Antes verificou que os eventos de recuo se dão aqui numa escala temporal lata, que varia, entre outros factores, com a resistência e a litologia específica

de cada local. Assim, na maioria dos casos, os valores registados foram inferiores a 0.02m/ano, sendo que, nas pontas de Sagres, S. Vicente, Carrapateira, as taxas são significativamente diminutas, atingindo maior expressividade – cerca de 0.06m/ano e 1.8m/ano – no litoral entre a Praia da Rocha e o Vau e entre a Praia Maria Luísa e a Balaia, respectivamente. O mesmo autor determinou ainda que existe uma certa ciclicidade na distribuição temporal do recuo das arribas: a análise dos movimentos de massa que se deram entre 1947 e 1992, permitiu detectar que as décadas de 60 e 80 corresponderam a períodos de maior evolução da linha de costa, separados por momentos de acalmia. Marques chama, contudo, a atenção para o facto de existirem várias situações de instabilidade potencial, que podem produzir recuos superiores aos que ocorreram no período estudado, ultrapassando em muito as taxas médias de regressão. O colapso de algares, galerias ou sapas profundas em terrenos miocénicos pode provocar recuos consideráveis, por vezes a grandes distâncias do bordo superior das arribas. Mais, as alterações climáticas – sobretudo o aumento do carácter torrencial das precipitações no Algarve – tornam provável a amplificação (em número e dimensão) dos futuros movimentos de massa⁶⁸³.

Os vários investigadores que se têm dedicado ao estudo do fenómeno erosivo das arribas de Quarteira são unânimes em considerar que o aumento das taxas de recuo médio daquele sector se devem essencialmente a factores antrópicos, em particular às obras de engenharia costeira erigidas em Vilamoura e na frente marítima de Quarteira, e à ocupação indiscriminada do topo das arribas. Como referimos anteriormente, os prejuízos causados pelo mar naquela vila, ainda na primeira metade do século XX, levaram à construção de um conjunto de esporões e de um enrocamento paralelo à marginal, no início dos anos 70. Nesta mesma época foram erguidos os molhes da marina de Vilamoura, sendo que, em 1974, existiam 14 estruturas transversais à linha de costa. Estas obras tiveram como consequência imediata a interrupção do transporte longilitoral de sedimentos, que ficando retidos pelos esporões deixaram de alimentar as praias a barlar, permitindo que o mar atacasse mais facilmente a base das arribas, contribuindo para o acelerar do recuo daquelas. Crê-se que a intensificação da erosão em Forte Novo e Trafal - os sectores mais próximos do campo de esporões de Quarteira -, já visível em 1969/76 e extremamente empolada a partir dos anos seguintes, é o

⁶⁸³ Fernando Marques, *As arribas do litoral do Algarve...*, pp. 433-438 e 445-447.

resultado directo da implementação daquelas estruturas. Na década de 80, quando a erosão se estendeu para oriente, foram feitas novas obras de defesa: um enrocamento na base da arriba sob a qual se situava a piscina de Vale de Lobo e uma estrutura de blocos longitudinal para proteger os restaurantes e o parque de estacionamento do Garrão. O sistema defensivo implementado em Vale de Lobo foi também ele responsável pelo aumento da erosão local, sobretudo nos flancos da arriba protegida pela estrutura, pondo em risco as casas construídas mais perto bordo da falésia (Fig. 97 e 98).



Fig. 97



Fig. 98

Figura 97. Fotografia da piscina de Vale de Lobo em Abril de 1976. Figura 98. A mesma piscina vista em Janeiro de 1995, já depois de construída a estrutura de protecção, sendo nitidamente visível a erosão nos seus flancos (F. Correia, J. Alveirinho Dias, T. Boski e Ó. Ferreira, “The retreat of eastern Quarteira cliffed coast (Portugal)...”, p. 134)

A intensificação do processo erosivo nas arribas de Quarteira não se deveu apenas às obras de engenharia costeira, foi também determinada por outros factores. A data de implementação dos esporões e dos molhes da marina de Vilamoura – início dos anos 70 – corresponde a uma fase de expansão do turismo algarvio e ao consequente incremento da procura da faixa costeira e da sua ocupação. Como vimos no capítulo (II.B.1.1.2), daquela década em diante, todo este litoral conheceu um notável crescimento urbano, que se traduziu na dilatação dos núcleos populacionais existentes e na difusão do povoamento, com o aparecimento de numerosos empreendimentos turísticos, que se instalaram o mais perto possível da frente marítima, em áreas tradicionalmente agrícolas ou sem utilidade prévia. Segundo Alveirinho Dias e Neal⁶⁸⁴, a ocupação do topo das arribas aumenta a pressão sobre elas e contribui para a sua instabilidade: a substituição da flora nativa por relvados que exigem regas frequentes, a impermeabilização de superfícies, a passagem de veículos motorizados e as vibrações

⁶⁸⁴ J. Alveirinho Dias e W. Neal, “Sea cliff retreat in Southern Portugal: profiles, processes and problems”, *Journal of Coastal Research*, vol. 8, n.º 3, 1992, pp. 647-649.

provocadas pela construção de infra-estruturas, são factores que amplificam os processos erosivos, favorecendo o aparecimento de ravinamentos e movimentos de massa, que provocam o recuo rápido das arribas. Se a isto juntarmos as grandes obras de renovação dos espaços portuários do Algarve, que tiveram lugar a partir dos anos 40/50, as dragagens regulares das barras para acesso da navegação e a construção de barragens nos principais cursos de água com vista à rega e ao abastecimento doméstico, projectos de grande envergadura que constituem obstáculo ao acarreo sedimentar e/ou diminuem consideravelmente o seu volume, percebemos que as transformações a que foi submetido o território algarvio nos últimos decénios influíram de modo decisivo para os problemas que se vivem hoje no seu litoral.

2.2.2. Impacte sobre o litoral arenoso

Num estudo de 1999, Duarte, Matias *et alii*⁶⁸⁵ consideraram a existência de quatro principais segmentos dunares no litoral do Algarve, fazendo em seguida uma avaliação da sua vulnerabilidade em função da sua ocupação pelo homem. No troço Lagos-Alvor, os autores detectaram a presença de duas situações: nas áreas de difícil acesso – junto da barra e dos molhes de Alvor – a presença humana era reduzida, sendo que o cordão dunar se apresentava extenso e com colmatação de galgamentos antigos; já nas pontas do sector, isto é, na Meia-Praia e Torralta, a pressão antrópica era muito significativa, com apoios de praia, parques de estacionamento, parques de campismo e habitações. Aqui as dunas eram muito menos extensas e em alguns locais os episódios recorrentes de erosão costeira tinham obrigado à alimentação artificial das praias, alterando as suas características naturais. O sector seguinte – Armação de Pêra–Galé – correspondia a uma área pouco povoada, com alguns apoios de praia e um campo de golfe numa zona interior, sendo que o cordão dunar se mostrava robusto e bem vegetado, apesar de evidenciar trilhos e marcas de veículos e sinais de erosão provocada pela acção directa das ondas, durante os temporais. No sistema de ilhas-barreira da Ria Formosa, a situação do cordão dunar variava de acordo com as suas características naturais e com o tipo de ocupação a que as ilhas estavam sujeitas: nos pontos de mais difícil acesso, a presença humana era praticamente inexistente, apresentando-se as dunas bem preservadas; noutros locais, o cordão encontrava-se destruído pela construção de casas, estradas, parques de estacionamento ou fortemente intervencionado por marcas

⁶⁸⁵ Célia Duarte, Ana Matias, J. Alveirinho Dias e Óscar Ferreira, “Vulnerabilidade dos corpos dunares do Algarve”, *10.º Congresso do Algarve*, s.l., 1999, pp. 478-481.

de passagem pedonal. A Praia de Faro, na península do Ancão, era a zona mais crítica do ponto de vista da pressão antrópica, dada a sua condição de estância balnear dos habitantes da capital algarvia, mas nas restantes ilhas havia também núcleos de povoamento – como o Farol, Hangares, Culatra, Armona, Fuzeta, Barril e Praia de Tavira - com impacto significativo sobre o cordão dunar envolvente. Por fim, o trecho Manta Rota-Guadiana caracterizava-se por um sistema em acreção devido ao molhe da barra daquele rio, o que permitia a manutenção de um campo de dunas de alguma extensão, sendo até visível a formação de dunas embrionárias na alta praia. Mas também este cordão dunar evidenciava marcas da acção do homem nas praias de maior procura balnear, como Manta Rota, Altura, Praia Verde, Retur, e sobretudo, Monte Gordo, localidade frequentada desde finais do século XIX e bastante urbanizada.

O trabalho de Duarte, Matias *et alii* evidencia a existência de uma relação directa entre o (mau) estado de conservação dos cordões dunares e a ocupação humana da orla costeira, mostrando que, tal como no litoral rochoso, as actividades antrópicas são as principais responsáveis pelas transformações rápidas a que os sistemas duna-praia têm estado sujeitos nos últimos decénios, em virtude do rompimento do equilíbrio precário que os caracteriza. Outros estudos científicos apontam no mesmo sentido: Marques e Romariz atribuem o progressivo assoreamento da baía-barreira de Alvor, a partir dos anos 50, à construção da barragem da Bravura e ao dique da Penina, que regularizaram o caudal dos cursos de água, diminuindo a sua capacidade de remoção dos sedimentos marinhos acumulados na laguna. Por outro lado, Ana Ramos Pereira considera que a implantação dos molhes da barra de Alvor (1989) contribuiu para a interrupção do trânsito longilitoral de sedimentos, provocando a diminuição do abastecimento de areias às praias a oriente das ditas estruturas e o seu estreitamento, o que conduziu à erosão – em 1996 - das fundações da piscina do empreendimento turístico da Torralta que, por seu turno, tendo sido construído sobre as dunas, impede a transferência transversal de areia entre aquelas e a praia, o que a torna mais susceptível aos galgamentos marítimos⁶⁸⁶.

Neste âmbito, o caso da Praia de Faro é um dos mais ilustrativos de como a presença humana provoca interferências graves no funcionamento regular dos sistemas naturais costeiros. Durante séculos, a instabilidade morfodinâmica das ilhas e a ameaça

⁶⁸⁶ F. M. Marques e C. Romariz, “Evolução da baía-barreira de Alvor nos tempos históricos”, *Geolis*, vol. III, fasc. 1 e 2, 1989, p. 162; Ana Ramos Pereira, “Consequências da intervenção humana no litoral: o exemplo da baía de Lagos”, *Seminário sobre lagunas costeiras e ilhas-barreira na zona costeira de Portugal*, 1997, pp. 156-158.

de ataques piratas mantiveram-nas desertas, não obstante as suas condições ideais para a prática da pesca. Só na centúria de Oitocentos começaram estas ilhas a apresentar um povoamento permanente, relacionado com as armações da sardinha instaladas naquele litoral e com o despontar do interesse pelos banhos de mar⁶⁸⁷. Em 1956, o Estado português procedeu – através do Decreto-Lei n.º 40.718 - à desanexação do Domínio Público Marítimo de parte da península do Ancão, a fim de serem criadas condições de habitabilidade e turismo pela Câmara Municipal de Faro, considerando que se tratava de um empreendimento de elevado interesse público, tendo em vista os benefícios que esta praia podia oferecer à população da região⁶⁸⁸. Deu-se então início à urbanização da Praia de Faro, surgindo, ao longo dos anos, várias fiadas de casas, uma estrada paralela à linha ao mar, uma ponte de ligação ao continente, edifícios de três a quatro pisos e um parque de campismo. Na década de 80, a imprensa periódica chamava já a atenção para gravidade da situação que ali se vivia, sob o título «A ilha que desaparece», alertava-se: «A abertura da estrada e as habitações, a invasão das gentes, a multiplicação das construções actuaram assim como complemento do vento e do mar na destruição do cordão dunar. No inverno não chegam a ser necessárias tempestades para que as casas fiquem quase soterradas e, apesar de o ano ter sido calmo, já numa ocasião o mar partiu a ilha em três, obrigando a Câmara local a proceder à construção apressada de muros de protecção». Mas o «drama da praia-ilha de Faro» era apenas uma parte do problema que assolava a Ria Formosa: «ao longo do cordão litoral, o fenómeno da ocupação clandestina massificava-se: [eram] 300 habitações na ilha da Barreta, 400 na da Culatra, 600 na da Armona, [eram] Câmaras a pressionar a construção de pontes que abr[issem] acessos rápidos e multipli[cassem] o caso de Faro»⁶⁸⁹.

Segundo César Andrade, a evolução recente da península de Ancão tem-se caracterizado por uma erosão intensa da sua faixa marítima: este fenómeno aumentou de forma exponencial a partir do século XX, verificando-se que, entre a década de 40 e os anos 80, a praia recuou cerca de 35 metros, sendo que o acelerar do processo se deu sobretudo no decénio de 60. Quanto às causas desta tendência, Andrade entende que elas são obscuras, «já que o despoletar do processo antecede a intervenção antrópica no

⁶⁸⁷ Paula Bernardo e J. Alveirinho Dias, “História da ocupação das ilhas barreira da Ria Formosa”, *Special Volume on the 4th Symposium on the Atlantic Iberian Continental Margin, Thalassas*, 19 (2b), 2003, pp. 189-190.

⁶⁸⁸ *Diário do Governo*, I série, n.º 163, 02-08-1956, p. 1255-1256.

⁶⁸⁹ José Manuel Fernandes, “O Algarve do turismo pobre”, *Revista do Expresso*, 10-09-1983, p. 18. A ilha de Tavira foi também desanexada do Domínio Público Marítimo, em 1966, através do decreto-lei n.º 47155. *Diário do Governo*, I série, n.º 192, 19-08-1966, p. 1394.

litoral do Algarve»⁶⁹⁰. Neste ponto específico discordamos daquele investigador, na medida em que, se até meados do século, a erosão na ilha de Faro deve ser atribuída a factores naturais, sendo nula ou praticamente nula a influência humana neste processo, a partir dos anos 60, momento em que se registou um incremento substancial no recuo da linha de costa, é impossível não atribuir responsabilidades às actividades antrópicas ali desenvolvidas. Se é verdade que as grandes obras de engenharia – molhes da marina de Vilamoura e os esporões de Quarteira – só surgiram na década de 70, o facto é que desde os anos 50 a Praia de Faro se tornou alvo de uma procura constante e se viu fortemente intervencionada pela construção de habitações secundárias para fins balneares e de uma estrada longilitoral no centro da restinga, incentivadas pela desanexação deste território do Domínio Público Marítimo em 1956. A urbanização progressiva e o consequente aumento da pressão humana sobre este espaço, muito frágil, contribuiu decerto para potenciar as causas naturais do processo erosivo.

Alguns estudos recentes sobre a susceptibilidade da ilha de Faro aos galgamentos marítimos comprovam que a vulnerabilidade daquela praia aumenta com a intensificação da pressão humana. Com efeito, a existência de estruturas rígidas sobre a alta praia e/ou sobre o cordão dunar impede a transferência transversal de areias que caracteriza o sistema duna-praia e que lhe permite retomar o perfil de equilíbrio depois de atingido por episódios de alta energia, como são as tempestades. Verificou-se também que a dificuldade de reposição dos *stocks* arenosos retirados da praia pela violência dos temporais é tanto maior quanto mais intensa for a ocupação antrópica, o que torna estas áreas particularmente susceptíveis aos galgamentos oceânicos, pois que desaparece ou fica drasticamente reduzida a capacidade de protecção natural do sistema face à ocorrência daqueles fenómenos. Os mesmos estudos concluíram ainda que nas áreas desertas da península, isto é, sem vestígios de presença humana, as dunas cumprem o seu papel como primeira linha de defesa contra as investidas do mar, pelo que aqui a erosão costeira não se faz sentir de forma tão acentuada, nem tem, pela ausência de construções, as mesmas consequências nefastas que se manifestam na parte urbanizada da ilha de Faro⁶⁹¹.

⁶⁹⁰ César Freire de Andrade, *O ambiente de barreira da Ria Formosa...*, pp. 69 e 597.

⁶⁹¹ J. Tomé Martins, Ó. Ferreira e J. Alveirinho Dias, “A susceptibilidade da Praia de Faro à erosão por tempestades”, *9.º Congresso do Algarve*, 1997; J. Tomé Martins, Ó. Ferreira, P. Ciavola e J. Alveirinho Dias, “Monitoring of profile changes at Praia de Faro, Algarve: a tool to predict and solve problems”, *Partnership in Coastal Zone Management*, Cardigan, 1996; César Freire de Andrade, “Estudo da susceptibilidade ao galgamento da Ria Formosa”, *Geolis*, vol. IV, fasc. 1 e 2, 1990.

2.3. Tentativas de resolução do problema do litoral algarvio

Nas zonas mais críticas, nos locais onde os fenómenos erosivos naturais ou antropogenicamente amplificados se combinam com uma ocupação intensa da faixa costeira, assiste-se, desde as últimas décadas, à ruína de infra-estruturas erguidas sobre as arribas – como a estrutura militar de Forte Novo ou as moradias de Vale de Lobo – ou à invasão pelas águas e/ou areias de casas e arruamentos, como acontece na Ilha de Faro durante as marés-cheias vivas. A manter-se a actual tendência de evolução da linha de costa algarvia aumentarão necessariamente as situações de risco induzidas pela instabilidade das arribas e pelos galgamentos oceânicos, tanto mais que a importância do fenómeno turístico nesta região e a atractividade das frentes marítimas em termos socioeconómicos fazem com que seja elevada (e potencialmente crescente) a pressão urbanística e populacional sobre este litoral. Daí a urgência sentida nos últimos anos de se fixarem regras quanto à ocupação humana e à utilização do solo nas faixas costeiras, tendo em conta a salvaguarda da segurança de pessoas e bens, a conservação e serviçabilidade de infra-estruturas e edificações, a preservação da paisagem natural e a minimização das situações de perigo. Contudo, a delimitação de normas respeitantes ao uso do litoral não é tarefa fácil, ultrapassando em muito o quadro científico-legal, pois os conflitos de interesse gerados em torno deste território convertem-no num caso específico, dominado por factores de ordem técnica, económica, sociológica e outros, directamente relacionados com a própria evolução das sociedades humanas⁶⁹².

2.3.1. Os Planos de Ordenamento da Orla Costeira

O objectivo central dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) é a compatibilização entre a utilização turística, sobretudo o uso balnear, e as características, sensibilidade e capacidade de carga da costa. Tarefa de grande complexidade uma vez que a área de aplicação desta figura de ordenamento – entre a batimétrica dos 30m na direcção do mar e os 500m para terra⁶⁹³ –, se trata de uma zona muito vulnerável em termos ecológicos e extremamente atractiva do ponto de vista socioeconómico, o que a converte num espaço especialmente atreito a conflitos, pela dificuldade em gerir usos incompatíveis entre si.

Para efeitos práticos, o litoral algarvio encontra-se dividido e sujeito a três

⁶⁹² F. M. Marques, *As arribas do litoral do Algarve...*, p. 433.

⁶⁹³ “Decreto-lei n.º 309/93 de 2 de Setembro”, *Diário da República*, I série A, n.º 206, p.4626.

diferentes planos: o POOC Sines-Burgau, o Burgau-Vilamoura e o Vilamoura-V.R. de Santo António. Neste trabalho, analisámos os dois últimos por serem aqueles que abrangem a parte da orla marítima meridional sobre a qual nos temos debruçado com mais detalhe.

2.3.1.1 O POOC Burgau - Vilamoura

O Plano de Ordenamento da Orla Costeira entre o Burgau e Vilamoura, aprovado em 1999⁶⁹⁴, estabelecia que as grandes potencialidades turísticas daquele troço haviam determinado uma procura intensa, nem sempre compatível com a capacidade de suporte dos sistemas naturais, dando origem a situações de destruição irreversível. Para travar a ocupação desregrada e inverter esta tendência, surgia então um conjunto de regras específicas que visavam articular soluções estruturais para os problemas existentes, através da delimitação dos princípios a que devia obedecer o uso e ocupação deste território, apostando também na valorização das praias, na requalificação das áreas degradadas e na defesa dos valores naturais, ambientais e paisagísticos. A compatibilização dos usos turístico, balnear e recreativo com a protecção da orla costeira assentava numa estratégia territorial que em linhas gerais se sintetizava da seguinte forma: 1. dar prioridade aos recursos naturais controlando os usos e as cargas humanas; 2. privilegiar o ordenamento dos usos compatibilizados com a sensibilidade da costa; e 3. incentivar a utilização balnear dos sectores menos sensíveis e/ou com maior capacidade de carga.

No âmbito das medidas de protecção adoptadas, o Plano interditou um conjunto de actividades tidas como lesivas, nomeadamente: a instalação de lixeiras e sucatas, de aterros sanitários, de indústrias e de desportos que provocassem poluição ou destruição dos valores naturais existentes. Nos espaços mais susceptíveis do ponto de vista ecológico – arribas, dunas, troços de linhas de água e zonas húmidas –, foram proibidas a abertura ou consolidação de vias de acesso automóvel, a edificação de novas construções, a instalação de campos de golfe, a circulação pedonal fora das passagens previstas, a extracção de areia ou alteração do perfil das dunas, a obstrução da circulação de águas e a realização de obras que implicassem a alteração da foz dos cursos de água. Para além disso, delimitaram-se faixas de risco e protecção das arribas, cujas dimensões foram fixadas de acordo com os aspectos geológicos, geomorfológicos

⁶⁹⁴ “Resolução do Conselho de Ministros n.º 33/99”, *Id.*, I série B, n.º 98, 27-04-1999, pp. 2232-2257.

e evolutivos daquelas.

No quadro das medidas de intervenção, o POOC Burgau-Vilamoura definiu uma classificação para as praias de acordo com a estratégia defendida: «maior concentração de utentes em zonas de maior proximidade a áreas urbanas e áreas de maior capacidade de suporte biofísico, descompressão nas praias onde os valores ou as alterações biofísicas assim o aconselham»⁶⁹⁵. Deste modo, foram considerados 5 tipos de praias⁶⁹⁶: naquelas que havia utilização balnear – as de tipo I, II e III – o POOC estipulou a necessidade de existirem bons acessos, instalações condignas – apoios de praia, um plano de água associado e infra-estruturas básicas (abastecimento de água, drenagem de esgotos, recolha de resíduos sólidos, energia eléctrica e redes de comunicações); as que não estavam especificamente afectadas à utilização balnear viram desincentivada a sua utilização, através de uso restrito ou interdito.

2.3.1.2 O POOC Vilamoura – Vila Real de S. António

Na introdução da Resolução de Conselho de Ministros n.º 103 de 2005⁶⁹⁷, que regulamentava o Plano de Ordenamento da Orla Costeira Vilamoura – Vila Real de S. António, fazia-se referência à diversidade de ambientes que coexistiam neste troço do litoral algarvio – zonas de mar e laguna, sapais, dunas, áreas densamente urbanizadas e espaços naturais praticamente intactos – chamando-se a atenção para a complexidade inerente à gestão de um território como este, onde duas questões principais se colocavam: a necessidade de protecção de um património natural muito significativo face ao avolumar das pressões antrópicas que competiam pela utilização do mesmo espaço; e a premência de acautelar, mediante previsões e medidas concretas, os efeitos da erosão costeira, responsável pela situação preocupante e de risco em que se encontravam alguns núcleos populacionais.

⁶⁹⁵ Instituto de Conservação da Natureza, *Plano de Ordenamento da Orla Costeira entre Vilamoura e Vila Real de S. António. Assessoria Técnica, Vol. II – Elementos que acompanham o plano – Peças escritas – 1/2 Relatório*, [não publicado], 26-09-2002, p. 73.

⁶⁹⁶ A tipologia aplicadas às praias definiam-se em função das seguintes características: a) praia urbana com uso intensivo (tipo I), corresponde à praia cuja zona envolvente consiste num núcleo urbano consolidado, sujeita a forte procura; b) praia não urbana com uso intensivo (tipo II), corresponde à praia afastada de núcleos urbanos, sujeita a forte procura; c) praia equipada com uso condicionado (tipo III), corresponde à praia que não se encontra sujeita à influência directa de núcleos urbanos e está associada a sistemas naturais sensíveis; d) praia não equipada com uso condicionado (tipo IV), corresponde a uma praia associada a sistemas de elevada sensibilidade que apresentam limitações para o uso balnear nomeadamente por razões de segurança dos utentes; e) praia de uso restrito (tipo V), corresponde a uma praia de acessibilidade reduzida e que se encontra integrada em sistemas naturais sensíveis; f) praia de uso suspenso; e g) praia de uso interdito.

⁶⁹⁷ Resolução de Conselho de Ministros n.º 103/2005, *Diário da República*, I série B, n.º 121, 27-06-2005, p. 3966.

No que diz respeito ao estabelecimento de medidas de protecção, gerais ou específicas em relação aos sistemas naturais costeiros, verifica-se que neste Plano elas são muito mais extensas e concretas do que no POOC Burgau-Vilamoura, revelando que o acumular de experiências no que toca à gestão do litoral, no decurso dos 6 anos que separam temporalmente estes planos, parece ter sido aproveitado no sentido de aperfeiçoar a nova legislação e de corrigir situações pouco claras. Assim, foram introduzidas interdições mais pormenorizadas no que concerne à utilização da orla costeira e dos seus ecossistemas específicos, como por exemplo: a proibição de alteração da morfologia do solo ou do coberto vegetal, de extracção de areias e inertes para venda, de destruição da vegetação autóctone e de introdução de espécies invasoras, bem como de todas as actividades que causassem a poluição da água e das areias, ou que provocassem a impermeabilização destas. No mesmo sentido, as dunas foram consideradas espaços *non aedificandi*, sendo proibidas as actividades que pudessem alterar a sua morfologia, dinâmica e vegetação natural. No caso das arribas, banuiu-se qualquer acto ou actividade susceptível de sobrecarregar a arriba e zona adjacente, de concentrar o escoamento de águas com descarga nestas áreas e de provocar fenómenos de erosão. No sistema lagunar foram impostas restrições específicas de acordo com o tipo de espaço envolvido. A área envolvente à laguna foi declarada zona *non aedificandi*, embora em alguns locais fosse possível a instalação de edificações imprescindíveis às actividades da pesca.

Tal como no Plano Burgau-Vilamoura, também no de Vilamoura-V. R. de S. António foram estabelecidas faixas de protecção do litoral, considerando-se dois tipos de delimitações, com vista à salvaguarda da evolução da linha de costa: as faixas de protecção de litorais em arriba e as de protecção de litorais baixos e arenosos. Nesta matéria nota-se, da mesma forma que na questão acima mencionada, que no POOC mais recente há uma maior preocupação na estipulação das realidades abrangidas, sendo o documento mais pormenorizado no que toca ao acautelamento dos interesses naturais. Um dos pontos fortes deste último Plano de Ordenamento é a sua intenção de resolver o problema da erosão costeira apostando em soluções, ditas ligeiras ou naturais, por oposição ao recurso às estruturas pesadas de engenharia costeira, cujos impactes negativos sobre o litoral são hoje bem conhecidos. No POOC Vilamoura-V.R.S. António indica-se claramente o propósito de renunciar - por regra - às obras de protecção costeira como soluções mitigadoras de erosão, optando pela alimentação e transposição artificial de areias. A nível da recuperação e estabilização das dunas

litorais preconiza-se a utilização de vedações e paliçadas e vegetação com espécies próprias e a reposição artificial das areias com vista à recuperação do perfil de equilíbrio. No que toca às intervenções nas arribas não são permitidas artificializações, excepto depois de excluídas todas as outras opções e quando, por acidente ou situação de precariedade declarada, se devem realizar com carácter de emergência. Exige-se ainda a realização de estudos – antes de qualquer intervenção avulsa – sobre o impacto nos trechos costeiros adjacentes e no trânsito sedimentar. Neste Plano está também prevista a renaturalização de espaços edificados e degradados – no contexto das demolições programadas para as ilhas-barreira.

2.3.1.3 Análise crítica dos POOCs

Para além das questões que se prendem com as incoerências e ou deficiências estruturais dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira a nível geral (que referimos em I.B.2.3.2), os POOCs concernentes ao litoral meridional algarvio são ainda afectados pelo facto de o território sobre o qual têm jurisdição ser particularmente apetecível para os grupos económicos, o que faz com que sejam muitos os atropelos (legais) aos bons princípios ali consignados.

Logo no início, os Planos tiveram de se posicionar face às pré-existências e aos “direitos adquiridos” de utilização do solo. Com efeito, em 1999, data de criação do Plano Burgau-Vilamoura, já esta zona se encontrava densamente urbanizada, sendo que a dita legislação optou por pactuar com a situação instalada, sancionando os desmandos urbanísticos dos anos 70/80. Depois, embora no papel se tenha regulado no sentido de proibir novas construções e a ampliação em volume e altura das já implantadas para travar a sua progressão e minimizar o seu impacto, na prática o que se verifica é o recurso (frequente) a medidas de excepção – como a classificação de “Projecto de Interesse Nacional” (PIN) ⁶⁹⁸ -, que promovem a celeridade dos procedimentos necessários à legalização de projectos e permitem ultrapassar as limitações impostas nos planos de ordenamento do território e de reserva agrícola e ambiental⁶⁹⁹. Em Março de 2009 havia 12 PINs (em diferentes fases) no Algarve, que representavam mais 14 mil camas na região, na maioria contemplando a construção de hotéis, aldeamentos

⁶⁹⁸ Segundo o IAPMEI são considerados PINs, os projectos que envolvam um investimento global superior a 25 milhões de euros e que apresentem um impacte positivo em pelo menos 4 áreas: criação de emprego, desenvolvimento regional, balanço comercial externo, eficiência energética e outros. <http://www.iapmei.pt/iapmei-art-03.php?id=1934>

⁶⁹⁹ “Projecto Verdelago em recta final”, *Expresso*, 25-08-2006.

turísticos e campos de golfe junto à orla costeira. Um dos PINs mais polémicos é o do empreendimento Verdelago, implantado entre a Praia Verde e Altura (concelho de Castro Marim), numa área onde era proibido edificar segundo o Programa Regional de Ordenamento do Território do Algarve (aprovado em 1992). A sua construção foi autorizada por uma medida de excepção (2004), apesar de esta ser uma zona pertencente à Rede Natura 2000 e de ser necessária a desafecção de alguns hectares da Reserva Ecológica Nacional e a destruição de uma vasta área de pinhal em bom estado de conservação. O Plano de Ordenamento da Orla Costeira Vilamoura-V. R. S. António, aprovado já depois de ratificado o negócio Verdelago, assumiu a existência daquele (mesmo não estando ainda construído), apontando para a necessidade de o empreendimento respeitar a contextualização natural e de não colidir com Directiva Habitats, «apenas condicion[ando] o tipo de apoio de praia deste megaprojecto»⁷⁰⁰. Este é um exemplo claro de como a pressão dos promotores turísticos e o valor dos investimentos envolvidos justificam muitas vezes a suspensão dos planos de ordenamento ou a sua alteração a fim de permitir a instalação ou ampliação de novas unidades hoteleiras ou infra-estruturas de recreio e lazer, em nome do interesse e do desenvolvimento regional, e à custa do aumento da pressão antrópica sobre o litoral.

O caso das habitações clandestinas que enxameiam as ilhas-barreira da “ria” Formosa mostra, por sua vez, as dificuldades de aplicação das medidas de intervenção propostas no POOC, já que a demolição daquelas – sendo a solução mais acertada para o problema da erosão costeira que assola aquelas praias – tem sido consecutivamente travada por oposição das autarquias. Desta forma, não é de admirar que no balanço feito, em 2005, da actuação do POOC Burgau-Vilamoura se tenha concluído que este apresentava «alguma derrapagem no tempo em termos de execução»⁷⁰¹, revelando um nível médio de execução física, sendo que o tipo de intervenção que mais se tinha desenvolvido era o da “requalificação de praias”, ou seja, a construção de parques de estacionamento e apoios de praia, a medida mais (ou a única medida) consensual a nível da aplicação do dito regulamento. Assim também, no Plano Vilamoura-Vila Real de S.

⁷⁰⁰ Agência Lusa, “Algarve tem 12 projectos de interesse nacional (PIN) em diferentes fases”, *Barlavento Online*, 28-03-2009; João Tiago, “Projectos PIN aprovados até 31 de Dezembro para o Algarve”, *Id.*, 03-03-2008; Filipe Antunes, “VerdeLago permanece em avaliação ambiental”, *Id.*, 17-08-2006; Conceição Branco, “Verdelago é projecto de interesse nacional”, *Observatório do Algarve*, 01-02-2006. Segundo artigo do Público, em 30-03-2009, a crise retardou o início do projecto, mas os seus promotores estão decididos a avançar e prevêem que em 2012-13 o empreendimento esteja concluído.

⁷⁰¹ Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, *Litoral 2007-2013: Avaliação dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira e propostas de actuação*, s.l., 2007, pp. 105 e 110.

António, as principais acções implementadas no ano da sua aprovação (Junho de 2005) consistiram na melhoria das estruturas de apoio às actividades balneares.

2.3.2. Outras soluções para o litoral

Em meados da década de 90, o Parque Natural da Ria Formosa e o Instituto de Conservação da Natureza promoveram várias acções de carácter inovador com vista à reabilitação do sistema, uma vez que a sua evolução natural estava (ou tendia) a causar graves problemas de ordem social e económica. Consistiram essas intervenções na alimentação artificial de dunas e praias e na abertura da barra do Ancão (Fig. 99). No

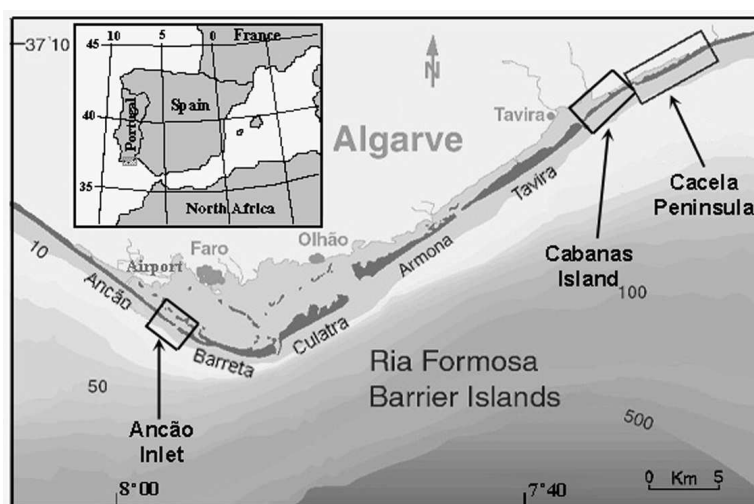


Figura 99. Mapa da localização da Ria Formosa e das áreas intervencionadas (J. Alveirinho Dias, Ó. Ferreira, A. Matias *et alii*, "Evaluation of soft protection techniques...")

inverno de 1995/96, devido à extrema vulnerabilidade da Península de Cacela, a ocorrência de galgamentos marítimos conduziu à abertura de uma nova barra em frente da povoação da Fábrica. Esta situação veio pôr em causa a produção de moluscos na zona e a própria segurança daquele núcleo urbano durante episódios de temporal. Assim, foi decidida a dragagem de alguns canais e a repulsão de areias para o corpo dunar da frente oceânica, a fim de robustecê-lo e de colmatar os cortes eólicos existentes. Depois procedeu-se à instalação de paliçadas e à plantação de espécies vegetais adequadas. A monitorização destes trabalhos permitiu concluir que haviam sido cumpridos os objectivos propostos, tendo-se registado uma maior renovação das águas dentro da laguna, a diminuição da susceptibilidade aos galgamentos oceânicos e a revitalização da dinâmica dunar, conseguindo-se o estancamento da redução contínua da

largura da península, verificada desde os anos 40⁷⁰² (Fig. 100).

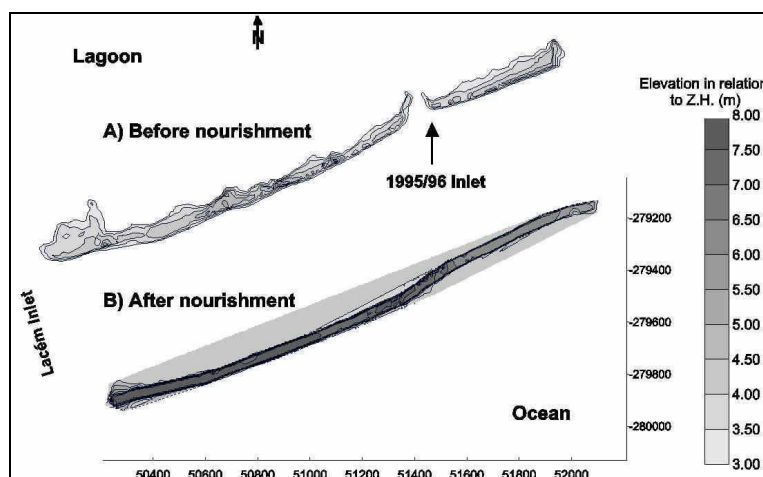


Figura 100. Esquema da parte ocidental da Península de Cacela: A) antes da alimentação (Setembro de 1996); B) depois da alimentação (Fevereiro de 1997) (J. Alveirinho Dias, Ó. Ferreira, A. Matias *et alii*, *Op. cit.*)

Ainda nos anos 90, verificou-se que a barra do Ancão se encontrava parcialmente colmatada e repleta de meandros, o que tinha graves implicações para as actividades piscatórias locais, visto que a troca de água entre a laguna e o oceano era bastante reduzida. Se nada fosse feito a tendência natural do sistema seria para o encerramento completo da barra e a abertura de outra num outro local. Uma vez que a parte central da Península do Ancão – conhecida por Praia de Faro - se encontra urbanizada, a abertura de uma nova barra de forma não controlada podia ter consequências dramáticas. Desta forma, em Junho de 1997 procedeu-se à abertura artificial de uma nova barra, que dois anos depois apresentava uma evolução natural e cumpria os objectivos propostos, contribuindo para a renovação das águas dentro da laguna. Como não se utilizaram molhes para estabilizar a nova entrada é muito provável que esta venha a precisar de ser dragada para garantir a sua manutenção.

Toda a Ria Formosa está sujeita a um processo global de colmatção, que provoca a diminuição progressiva da profundidade das águas e a sua falta de renovação. Em 2000, para melhorar a circulação da navegação e das águas, realizou-se a dragagem dos principais canais da laguna. Os materiais provenientes desta operação foram

⁷⁰² L. Ramos e J. Alveirinho Dias, “Atenuação da vulnerabilidade a galgamentos oceânicos no sistema da Ria Formosa mediante intervenções suaves”, 3.º *Simpósio sobre a Margem Ibérica Atlântica*, Faro, 2000, pp. 361-362; J. Alveirinho Dias, Ó. Ferreira, A. Matias *et alii*, “Evaluation of soft protection techniques in barrier islands by monitoring programs: case studies from Ria Formosa (Algarve, Portugal)”, *Journal of Coastal Research*, SI 35, 2003, pp. 117-131. Sobre esta questão ver ainda: A. Matias, Ó. Ferreira, I. Mendes *et alii*, “Artificial construction of dunes in the South of Portugal”, *Op. cit.*, 21 (3), 2005, pp. 472-481.

utilizados para a recarga de dunas e praias nas Penínsulas do Ancão e Cacela e nas ilhas de Tavira, Armona e Cabanas. A monitorização que foi feita nesta última ilha permitiu determinar que, de uma forma geral, a intervenção foi bem sucedida já que a praia se encontrava mais bem protegida contra os efeitos dos temporais. Contudo, como a alimentação só foi feita em algumas áreas e as dunas eram de pequena dimensão, continuava a haver a possibilidade de ocorrência de galgamentos oceânicos⁷⁰³.

Também em Vale de Lobo se procedeu à alimentação artificial da praia, em 1998/99, com o objectivo de manter a linha de costa. A comparação das taxas de recuo das arribas neste sector antes (1991-1999) e depois (1999-2001) destas intervenções revelou o sucesso das medidas, já que a erosão costeira quase não se verificou e o recuo da arriba foi praticamente nulo. Em contrapartida, este método tem uma durabilidade temporal reduzida – em 2001 grande parte da areia depositada na praia tinha sido carregada para oriente -, o significa que se torna necessário proceder à recarga das praias de forma periódica a fim de manter os seus efeitos benéficos de protecção da linha de costa. Na mesma época, para diminuir o impacto negativo da construção do porto de pesca de Quarteira, foram lançados alguns milhares de metros cúbicos de sedimentos na área do campo de esporões fronteiros àquela cidade. Esta intervenção parece não ter tido nenhum efeito na protecção das arribas próximas, uma vez que se mantiveram as altas taxas de erosão em Forte Novo e Trafal, provavelmente porque o esporões funcionaram como barreira ao transporte de areias para nascente através da deriva longilitoral⁷⁰⁴.

Outras operações de alimentação artificial de praias tiveram lugar na costa algarvia, a mais antiga foi a da Praia da Rocha, que obteve grande sucesso na criação de um vasto areal, ainda hoje observável. Outras, como as das praias dos Três Castelos, Vau, Carianos e seguintes, não tiveram os mesmos resultados, como veremos mais adiante. De qualquer forma, as intervenções de carácter “suave”, como o enchimento artificial dos sectores costeiros com *deficit* de sedimentos, têm sido consideradas como a melhor forma de resolver – sem os impactes negativos das estruturas estáticas – a questão da protecção do litoral, garantindo a preservação dos valores ambientais e estéticos.

⁷⁰³ J. Alveirinho Dias, Ó. Ferreira, A. Matias *et alii*, *Op. cit.*

⁷⁰⁴ S. Oliveira, J. Catalão, Ó. Ferreira e J. Alveirinho Dias, “Evaluation of cliff retreat and beach nourishment in Southern Portugal using photogrammetric techniques”, *Journal of Coastal Research*, 24, 4C (Supplement), 2008, pp. 186, 189-190; S. Oliveira, J.A. Dias e J. Catalão, “Evolução da linha de costa do Algarve...”, pp. 9-11.

3. Praia da Rocha: um paradigma da antropização do litoral algarvio

Primeira estância balnear do Algarve, a Praia da Rocha – assim denominada por causa dos seus inúmeros e peculiares rochedos - tem pouco mais de um século de existência no que toca à sua ocupação com vista à utilização dos banhos marítimos. Em finais de Oitocentos, não passava de um pequeno povoado à beira-mar com meia dúzia de casas agrícolas, tendo-se transformando substancialmente com o advento da vilegiatura marítima, que favoreceu o aparecimento de pequenos chalets, hotéis, pensões familiares e alguns escassos espaços de comércio e diversão – dos quais o mais importante era o casino. Com o desenvolvimento do turismo de massas, a Rocha converteu-se num grande centro urbano que, durante o verão, atrai milhares de turistas. Neste processo, os anteriores equipamentos foram substituídos por torres de apartamentos, grandes cadeias hoteleiras e uma pluralidade de restaurantes, cafés, bares, discotecas e lojas, sendo também criado um novo espaço destinado ao jogo. Este crescimento urbano desmedido, registado sobretudo nas últimas décadas do século XX, mostra-se muito semelhante ao que ocorreu na maioria dos núcleos costeiros do Algarve Central. O caso da Praia da Rocha, porém, revela-se paradigmático, uma vez que no arranque da expansão turística de massas, no princípio dos anos 70, se procedeu à alimentação artificial da praia - aproveitando as areias dragadas para melhoramento do porto -, com vista ao seu alargamento para aumentar a sua capacidade de utilização balnear e para evitar que as vagas atingindo as arribas pudessem em risco as construções edificadas ali na última década.

A nosso ver, o estudo deste caso, com base na análise da evolução histórica desta localidade, no elencar das expectativas e dos planos de urbanização para esta região e no confronto entre os usos dados a este espaço e o seu impacte sobre o meio envolvente, permitem ilustrar com grande clareza a relação que se estabeleceu nos últimos séculos entre a sociedade e o litoral, baseada numa interligação estreita que assenta na capacidade de transformação do homem - que procura domesticar o espaço e criar paisagens artificiais que se enquadrem nos seus objectivos e aspirações - e na resposta dos sistemas naturais a essas alterações, gerando novas realidades que obrigam os seres humanos a buscar outras soluções, num ciclo aparentemente interminável de acção-reacção, impossível de ignorar.

3.1. O despontar da estância balnear

3.1.1. Antes da vilegiatura marítima

Nas corografias e dicionários de meados de Oitocentos, a Praia da Rocha não é mencionada, talvez por não existir ainda como lugar digno de nota ou por não ser sequer povoada. O único elemento ali situado que oferecia algum destaque era a fortaleza de S. Catarina, baluarte de defesa da barra e rio de Portimão, vila já então com algum relevo pela importância do seu porto marítimo (Fig. 101 e 102). Segundo descrições de uma época mais tardia, a Rocha revestia-se de um pendor essencialmente rural, dominada por terrenos cultivados que se estendiam até à orla das arribas e desciam até ao rio⁷⁰⁵. Imagem que perdurou pelo início do século XX, já que outros autores fazem também alusão a vinhas e figueirais que povoavam as colinas fronteiras ao mar, formando maciços de verdura onde alvejavam casinhas brancas⁷⁰⁶.



Fig. 101



Fig. 102

Figura 101. Pormenor do mapa de Sande de Vasconcelos (1783). Figura 102. Pormenor do mapa de Silva Lopes (1842). Atente-se que não se faz menção da Praia da Rocha, só há referência à Fortaleza de S. Catarina (Imagens cedidas por J. Alveirinho Dias).

Desta data são também os primeiros relatos sobre as qualidades da Praia da Rocha enquanto estação balnear privilegiada pelas suas belezas naturais e climáticas e as primeiras notícias sobre a utilização da praia pelas famílias gradas de Portimão, Monchique e até do baixo Alentejo, a quem pertencia o pequeno número de casas que se

⁷⁰⁵ António Carvalho Costa, *Op. cit.*, vol. III, p. 5; Augusto Pinho Leal, *Op. cit.*, vol. VII, pp. 261-268.

⁷⁰⁶ João Arruda, *Op. cit.*, p. 84; P.e José Gonçalves Vieira, *Memória monográfica de Vila Nova de Portimão*, Porto, 1911, p. 73.

estendiam sobre as falésias⁷⁰⁷. Para além destas, «nenhum outro vestígio de actividade humana se divisa[va] ali naquele recantinho paradisíaco. (...). Nem uma medíocre hospedaria, como qualquer das que se nos depara[va]m nas principais povoações do Algarve, nem tão pouco cousa com arremedos a clube ou casino!»⁷⁰⁸. Contudo, havia quem já sonhasse com o desenvolvimento da povoação, imaginando «no alto das penedias, fitando o mar, estranhos *cottages*, luxuosos *chalets*, cómodos hotéis que ofereçam aos forasteiros grata hospitalidade»⁷⁰⁹.

3.1.2. A afirmação da vilegiatura marítima

Alguns anos mais tarde, surge notícia da existência de uma avenida, um hotel, algumas casas para alugar e um casino, que assegurava aos banhistas, bailes, teatro e outras distrações⁷¹⁰. Nas duas décadas seguintes, a afluência à Rocha aumentou, fazendo crescer o pequeno aglomerado em tamanho e em nome, como divulgava um jornal local: «continuam a chegar inúmeros forasteiros. Todos os quartos do hotel Viola já estão tomados; as casas que na sua renda subiam este ano escandalosamente já estão todas alugadas»⁷¹¹.

Ignorada por Ramalho Ortigão no seu roteiro sobre as praias portuguesas, aliás como todas as outras que se estendiam para sul do Sado – o que era ilustrativo da sua importância em finais do século XIX –, a Praia da Rocha aparece incluída no guia da Sociedade Propaganda de Portugal, de 1918, que a descreve como «magnífica», com um «clima dulcíssimo» e «paisagens lindas», prognosticando-lhe um futuro promissor em matéria de turismo, logo que o desenvolvimento das comunicações encurtasse a distância entre aquela região e o resto do país. Segundo a mesma fonte, a dita localidade possuía então bastantes construções, algumas de boa qualidade, para além dos já referidos casino e hotel, estando prevista a construção de um outro, de acordo com os ditames da SPP nesse domínio⁷¹². Uma dezena de anos depois, o *Guia de Portugal* enumerava os serviços já disponíveis na Praia da Rocha – carrinhas em carreiras constantes, correios e telégrafo, luz eléctrica e água canalizada (fraca) – indicando

⁷⁰⁷ Segundo dados do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, em 1911, a Praia da Rocha possuía 5 casas e 32 habitantes, o que parece pouco... ; *Inquérito sobre o abastecimento de águas e saneamento...*, p. 19.

⁷⁰⁸ Júlio Lourenço Pinto, *O Algarve. Notas impressionistas*, Porto, 1894, p. 64.

⁷⁰⁹ *Almanach do Algarve para 1903*, n.º 1, 1903, pp. 43-45.

⁷¹⁰ P.e José Gonçalves Vieira, *Op. cit.*, pp. 73-74; Adelino Mendes, *Op. cit.*, p. 37.

⁷¹¹ *Algarbh*, n.º 6, 20-08-1922, p. 2;

⁷¹² Sociedade Propaganda de Portugal, *Op. Cit.*, pp. 89 e 91.

também que a sua frequência rondava os 600 a 700 banhistas por ano, predominantemente de origem regional ou do Alentejo. Nesta época, o casario existente – falava-se em cerca de 100 casas para alugar - dispunha-se sobretudo à beira da falésia, onde por vezes um carreiro ou tosca escadaria talhada na arriba permitia descer até às pequenas praias. No aspecto geral, a Rocha mantinha o seu carácter rústico, com casinhotos dispersos pelos campos, rodeados de pomares e jardins⁷¹³. No início dos anos 30, a Rocha possuía 200 fogos e uma população de 200 pessoas, subindo este número para 1500 almas durante o verão.⁷¹⁴

Apesar do crescimento evidente deste aglomerado e da beleza natural da sua envolvente, era sentido a nível local que, a falta de instalações adequadas e a ausência de conforto e de meios para proporcionar distrações aos visitantes, constituía o principal óbice ao desenvolvimento daquela praia enquanto estância turística ao nível das suas congéneres mediterrânicas. O único hotel existente, embora remodelado – de Viola passou a chamar-se Grande Hotel (nos anos 20) –, não tinha capacidade para albergar as exigências de um turismo de primeira classe. Para além disso, a única “avenida” da Rocha encontrava-se em péssimas condições e a maioria das casas não possuía sistema de esgotos, servindo-se de fossas sépticas privativas ou despejando directamente no mar. Mais ainda, alguns visitantes queixavam-se de que as novas casas ali construídas, obedecendo aos estilos mais disparatados, espalhavam a fealdade, perguntando-se como é que as autoridades camarárias permitiam que cada cidadão pudesse «fazer a sua casa onde lhe d[esse] na gana, sem obedecer a um plano, a uma orientação, a um fim», pondo em causa tão «confrangedoramente a beleza extraordinária da praia»⁷¹⁵.

3.2. Evolução urbanística: os planos e a realidade

3.2.1. O Projecto de Urbanização de 1935

Nos anos 30, no contexto da legislação de Duarte Pacheco em matéria de urbanização e da atenção dada pelo governo ao arranjo das áreas turísticas, a Comissão de Iniciativa da Praia da Rocha promoveu a realização de um concurso para a apresentação de um Plano de Urbanização para aquela praia. O seu objectivo principal

⁷¹³ Raúl Proença, “Praia da Rocha”, *Op. Cit.*, vol. II, pp. 274-276.

⁷¹⁴ Ministério das Obras Públicas e Comunicações, *Op. cit.*, p. 19.

⁷¹⁵ *O Portimonense*, n.º 28, 22-02-1923, p. 1; Adelino Mendes, *Op. cit.*, p. 37.

era dotar a Rocha das condições necessárias para que esta se transformasse na estância de inverno preferida dos turistas europeus, tornando-se decente, higiénica, cómoda e agradável⁷¹⁶.

O único projecto apresentado – da autoria do engenheiro António Emídio Abranches – foi bem acolhido pela Comissão de Iniciativa e recebeu o parecer favorável do Conselho Superior de Obras Públicas, que o considerou uma solução adequada face às condições locais e às características do terreno, tendo em vista a fixação de uma directriz de orientação para a urbanização de uma área extensa e pouco povoada, onde era necessário delimitar com rigor os eixos e infra-estruturas basilares do traçado a desenvolver⁷¹⁷. Conhecendo este plano apenas de forma indirecta – através das manifestações de apoio e de desagrado que lhe foram feitas -, interessa-nos salientar, no âmbito deste trabalho, a sua modernidade do ponto de vista ambiental e de salvaguarda dos valores naturais – já que nele se preconizava a expropriação e demolição de todas as casas situadas do lado sul (lado do mar) da Av. Marginal e a sua substituição por jardins e miradouros, para que toda a orla sobranceira ao litoral ficasse sob a alçada do domínio público.

Logo que foi conhecido, o plano levantou uma grande corrente de descontentamento, não só por parte dos proprietários directamente atingidos pelas expropriações, mas também por numerosos habitantes de Portimão e da Rocha, convencidos de que as demolições afectariam a frequência da praia durante muitos anos pela ausência das acomodações necessárias para albergar os banhistas, causando danos irreparáveis à economia local. Em carta ao Ministro das Obras Públicas, um conjunto de habitantes daquela localidade considerava o projecto irrealista, prevendo ruas demasiado largas e artérias desnecessárias e exigindo a demolição de quase todas as casas da zona média da povoação. Na missiva, o dito plano era ainda acusado de conceber uma praia destinada aos estrangeiros, retirando aos naturais os seus direitos sobre aquela terra. Uma das vozes críticas deste projecto foi a de Gomes Teixeira, que defendeu que a urbanização da Praia da Rocha não podia passar por ideias que pela sua grandiosidade seriam economicamente irrealizáveis: o que se pretendia não era uma

⁷¹⁶ Frederico Ramos Mendes, “Memória justificativa dum plano de melhoramentos da Praia da Rocha”, *I Congresso Nacional de Turismo*, II secção, Lisboa, 1936, p. 3.

⁷¹⁷ [AHMOP], *Parecer n.º 661 - Projecto de urbanização da Praia da Rocha*, relator Francisco Maria Henriques, Lisboa, Conselho Superior de Obras Públicas, [policopiado], 1936.

«Nice transportada para a Praia da Rocha, mas a Praia da Rocha na Praia da Rocha». Ou seja, uma praia limpa, com ruas onde não houvesse pó, livre do cheiro pestilencial e das pragas de mosquitos, com casas modestas e de aspecto agradável que lhe dessem um aspecto típico e personalidade própria. Pois, os turistas que a procuravam desejavam sobretudo fugir ao bulício das grandes cidades, buscando um sítio sossegado, onde a «mácula do progresso» não tivesse ainda aniquilado o «poder repousante e benfazejo» da natureza⁷¹⁸.

Face à oposição manifestada por numerosos cidadãos e diversas entidades locais – o Governo Civil e a União Nacional – o ministro da tutela acabou por decidir pela não homologação deste plano de urbanização, argumentando que se mostrava «grandioso em demasia»⁷¹⁹.

3.2.2. O Plano de Urbanização de 1942

A decisão ministerial inviabilizou o projecto e nada se fez na Praia da Rocha, embora com o passar dos anos se tenha assistido ao aparecimento de novas construções, sem qualquer disciplina, pondo em causa o desenvolvimento harmonioso daquele aglomerado. Foi só em 1942, face à intenção da Câmara Municipal de Portimão de proceder a obras de regularização e alargamento da Avenida Marginal, que surgiu a ideia de lançar novo plano de urbanização. Chamados a actualizar o Plano anterior, o engenheiro António Emídio Abranches e o arquitecto Carlos Ramos partiram das linhas gerais adoptadas em 1935, procurando simplificar o esquema dos arruamentos de modo a que este melhor e mais economicamente se adaptasse à topografia dos terrenos. A sua principal preocupação estética residia na valorização dos conjuntos e no arranjo dos miradouros debruçados sobre a costa, ligados por uma artéria marginal. O dito plano teve de atender também à situação pré-existente: a organização do bairro situado entre o acesso monumental e a fortaleza de S. Catarina – que apresenta um traçado mais irregular e mais denso do que o resto do conjunto (como assinalado na figura) - resultou da necessidade de conservar a totalidade das construções ali existentes, talvez com a intenção de evitar a contestação gerada pelas demolições propostas no projecto precedente (Fig. 103).

⁷¹⁸ Carta dos habitantes de Portimão e da Rocha ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações, em 14-01-1936 e Carta de A. Teixeira Gomes publicada no *Comércio de Portimão*, de 23-02-1936, apud F.B. Velho da Costa, *O Plano de Urbanização da Praia da Rocha e a burocracia política local*, Portimão, 1937, pp. 15-16 e 18-19.

⁷¹⁹ [AHMOP], *Parecer n.º 661 - Projecto de urbanização da Praia da Rocha...*



Figura 103. Plano de Urbanização da Praia da Rocha 1/2000, da autoria de Carlos Ramos e António Emídio Abranches, 1942 (Arquivo da DGOTDU)

A análise da planta que acompanha o Plano de Urbanização permite verificar que apesar das tentativas de simplificação, este projecto mantém o cunho de monumentalidade, na medida em que visava a implementação de um conjunto de vastas e largas artérias, paralelas e perpendiculares à avenida marginal; a edificação de diversos núcleos residenciais, embora com pouca densidade de construção; e a criação de dois acessos monumentais à praia: um, no término da principal ligação entre a Rocha e Portimão, no centro da povoação, e outro, na zona dos Três Castelos, prevendo a construção de um hotel, um casino e espaços comerciais. Esta última solução pressupunha a deslocação da principal área de turismo para aquele ponto, tendo em conta a futura expansão natural do aglomerado para o sector ocidental. Tal como no plano original, propunha-se a libertação de construções de toda a zona a sul da Marginal, substituindo-se os imóveis particulares por equipamentos de interesse público – parques de estacionamento, esplanadas, mirantes, piscina, campos de jogos e jardins⁷²⁰.

3.2.3. O Ante-Plano de Urbanização de 1952

O Plano de Urbanização de 1942 foi homologado e posto em execução, mas segundo se sabe as obras arrastaram-se vagarosamente, sendo que dez anos depois se procedeu à sua revisão, com a aprovação de um outro plano. De acordo com um inquérito promovido para servir de base ao novo estudo sobre a Praia da Rocha, esta possuía no início dos anos 50, uma população fixa de 200 habitantes, aos quais se juntavam uma população flutuante de 600 almas durante os meses de Agosto e

⁷²⁰ [DGOTDU] *Plano de urbanização da Praia da Rocha. Memória descritiva e justificativa*, policopiada, s.d [1942].

Setembro. Este reduzido número de banhistas (nos anos 30, apontava-se a existência de 1300) a ser verdadeiro⁷²¹, só pode ser a atribuído à guerra de 39-45, que diminuiu o fluxo de turistas ao nosso país e reduziu a capacidade de deslocação da população portuguesa. Os visitantes dividiam-se por 2 hotéis, 3 pensões e 150 casas, algumas das quais (cerca de 40) não passavam de barracas. Havia falta de água para abastecimento público, sobretudo no verão e no lado do Vau; não existia rede de esgotos; a iluminação pública e os serviços de limpeza eram manifestamente deficientes. Os pavimentos das ruas, com excepção das Avenidas Tomás Cabreira (que ligava Portimão à Rocha) e Marginal, eram muito maus, quase não dando passagem durante o inverno. Os únicos equipamentos desportivos resumiam-se a dois campos de ténis e um de golfe, abandonado. O comércio exercia-se em pequenas e pobres lojas em frente do Grande Hotel, no cruzamento da Av. Tomás Cabreira com a Marginal, onde ficava também a rampa que constituía o principal acesso à praia. Estava-se, pois, perante uma povoação que, apesar do seu renome e das várias tentativas das autoridades para melhorar as suas condições de habitabilidade, continuava a sofrer de graves problemas a nível de equipamentos básicos, estando ainda muito longe das afamadas estações balneares do Mediterrâneo.

Face a este panorama não admira, pois, que o autor do Ante-Plano de 1952 pensasse que a Rocha apenas oferecia modestas possibilidades, não tendo capacidade para suportar os encargos da sua transformação numa estância de primeira classe. Assim, procurando economia sob todos os aspectos, o projectista considerava que a solução estava em fazer daquela praia um agrupamento populacional satélite de Portimão, dinamizado apenas na época balnear. Esta ideia, que nos parece dever ser enquadrada no contexto de pós-guerra que se vivia então, desenvolvia-se de acordo com o seguinte esquema geral: a) prolongamento da Av. Marginal até ao Vau; criação de uma avenida central desde a Ponta da Areia (junto ao rio) até ao Vau, quase paralela à anterior; e alargamento da estrada municipal que ligava a Rocha a Portimão; b) divisão da área a urbanizar em três bairros: o de Santa Catarina, desde a fortaleza até à estrada municipal; o do Vau, desde o Monte Amarelo até ao Vau; e o central, tendo no meio a esplanada do Buraco d'Avó (ou Três Castelos); c) no bairro de S. Catarina mantinha-se

⁷²¹ O inquérito a que se faz referência é citado pelo autor (desconhecido) do Ante-Plano de 1952, mas o Conselho Superior de Obras Públicas que analisou este projecto apresentou outros números: 2200 banhistas instalados na Rocha na época balnear, mais os 600 que ficavam em Portimão por falta de alojamento. [AHMOP], *Processo n.º 2314, Praia da Rocha – Antepiano de urbanização*, Ministério das Obras Públicas e Comunicações – Conselho Superior de Obras Públicas, 1952.

a configuração anterior, prevista em 1942, cujo traçado resultava aliás das construções feitas ao abrigo daquele plano e das pré-existências. As habitações nesta área eram de tipo moradias isoladas e as ruas interiores apresentavam uma largura reduzida permitindo a circulação num único sentido. Aqui ficava o Casino e o Grande Hotel. Do lado norte, aproveitando o declive acentuado do terreno, previa-se a criação de uma zona arborizada. À beira-mar, junto ao casino, contava construir-se uma piscina e nos terrenos baixos, do lado do rio, um campo de golfe; d) para a parte central, estava idealizado um bairro dividido em três zonas por duas largas avenidas, conduzindo à Esplanada dos Três Castelos. Os equipamentos a instalar aqui eram um hotel, duas pensões, um mercado, os correios e um casino. No sector norte, pretendia implantar-se um parque rodeado de áreas residenciais, uma igreja e duas escolas; e) o bairro do Vau destinava-se a pequenas moradias económicas; f) considerava-se que eram de evitar as construções luxuosas.

O Conselho de Obras Públicas, analisando esta proposta, determinou que estava em condições de ser aprovada na sua parte marginal, tanto mais que o seu programa não se afastava muito das linhas estabelecidas nos projectos anteriores. Contudo, discordava totalmente da estratégia de transformar a Rocha numa praia satélite de Portimão, já que lhe antevia um futuro mais rico de possibilidades, acreditando que as suas condições naturais lhe asseguravam um lugar entre as estâncias de turismo de primeira classe, principalmente no inverno, não vendo pois necessidade de proibir as construções de luxo e considerando insuficientes as estruturas hoteleiras planeadas (1 hotel e duas pensões)⁷²².

Em 1956, numa obra de publicidade à Praia da Rocha elogiava-se o Ante-Plano de urbanização concebido para esta praia, que era já então um dos mais belos cartazes do turismo da terra portuguesa. Da execução daquele, esperava-se a transformação profunda do aglomerado, acabando com o seu aspecto «até certo ponto rústico» e fazendo despontar uma cidade moderna, com infra-estruturas que permitissem o povoamento do local durante todo o ano. Com a fixação de estabelecimentos comerciais, divertimentos e atracções contava-se dar início a uma nova era para o Algarve e para a Praia da Rocha: «uma corrente de veraneantes se estabelecerá de todo o Baixo Alentejo e até de Lisboa, alugando ali casas e partes mobiladas, à semelhança daquilo que sucede na Costa da Caparica, Figueira da Foz, Matosinhos, Póvoa, etc.»⁷²³.

⁷²² Id., *Ibid.*

⁷²³ Joaquim António Nunes, *Portimão*, Lisboa, 1956, p. 93.

Esta antevisão do futuro da Rocha reforça a nossa ideia de que, em plenos anos 50, esta localidade estava ainda muito longe do desenvolvimento e da afluência de banhistas das praias do litoral a norte do Tejo, não constituindo nesta época qualquer ameaça para as famosas estâncias balneares nascidas no século XIX ou imediatamente a seguir.

3.2.4. O Plano Director dos anos 60

Como vimos anteriormente, os anos 60 representaram para o Algarve um momento fundamental em matéria de planificação, na medida em que este se tornou para as autoridades nacionais um espaço estratégico do ponto de vista do turismo. Por conseguinte, assistiu-se à realização de vários estudos específicos sobre a região, bem como à tentativa de implementação de um conjunto de planos urbanísticos (parciais) no sentido de determinar as formas de ocupação do território, a fim de otimizar as (parcas) infra-estruturas existentes e de preservar os recursos naturais que constituíam a sua principal atracção. Em 1963, o Plano de Valorização Turística do Algarve, da responsabilidade do Secretariado Nacional de Informação, ao analisar a situação geral da Praia da Rocha opinava que, sendo este um dos lugares consagrados do turismo nacional, o seu progresso era ainda fraco. Isto devia-se, no seu entender, à valorização excessiva dos terrenos e a não se ter procedido no devido tempo à aquisição pelo município das áreas destinadas à construção de habitações e instalações de índole turística, única forma, segundo a visão estadonovista, de pertencer ao Estado o controle sobre o progresso urbanístico das localidades. Posto isto, o dito estudo constava que a avenida marginal que ligava a Rocha ao Vau estava em construção há mais de 20 anos; o Casino, único ponto de reunião daquela praia, possuía instalações obsoletas; e a capacidade hoteleira existente era manifestamente insuficiente. Em seguida, aconselhava os seguintes investimentos em harmonia com o Plano de Urbanização que estava a ser projectado: a criação de instalações balneares nas diversas praias, o estabelecimento de uma área comercial no centro da Praia da Rocha; a construção de um campo de golfe e de um novo casino; e o melhoramento/ampliação dos arruamentos, estacionamento e iluminação⁷²⁴.

O último plano do Estado Novo para a Praia da Rocha foi divulgado em finais dos anos 60, integrado no Plano de Urbanização do Sector IV – Portimão⁷²⁵, sob a responsabilidade da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização. O projecto então

⁷²⁴ Secretariado Nacional de Informação, *Plano de Valorização Turística do Algarve...*, pp. 58-60.

⁷²⁵ [DGOTDU], *Sector IV. Plano Director. Memória Descritiva. Regulamento, Anos 60*.

apresentado expunha as «linhas gerais de coordenação das forças de desenvolvimento em jogo, no sentido da marcação de limites, relações e capacidades, definidos por condicionalismos de ordem geográfica, económica, funcional, paisagística». Tal como na maioria dos planos traçados nesta época para a região algarvia, também o do Sector IV enunciava como preocupação fundamental a preservação dos valores naturais – praias, arribas, áreas agrícolas e zonas arborizadas – preconizando a concentração da ocupação humana de tipo urbano, a delimitação de espaços *non aedificandi* na orla costeira e a criação de centros turísticos de baixa densidade de ocupação, integrados no meio natural. Avisando, contudo, que isto só era possível em áreas que se encontravam relativamente pouco ocupadas, nas outras tinham de ser considerados os compromissos assumidos, o que condicionava a sua estruturação geral. A Praia da Rocha, pela sua história e localização privilegiada, impunha-se como núcleo turístico de alta densidade, marcado por uma forte urbanidade, em oposição aos novos locais de turismo que se pretendia implementar, onde se privilegiar o contacto com a natureza.

Assim, o Plano dos anos 60 definia para a Rocha o aumento da sua ocupação urbana com a expansão do aglomerado existente para ocidente, o crescimento da construção em altura e a edificação de novos equipamentos de diversão. Analisando em pormenor a planta de zonamento (Fig. 104) que acompanha o dito projecto é possível identificar as diferentes áreas de intervenção e os propostas para cada uma delas. Assim, a Zona Turística (ZT) 25 era considerada a principal área de extensão do núcleo da Praia da Rocha, previa-se para aqui a instalação de cerca de 3800 pessoas, o que corresponde a uma densidade populacional de 440 hab./ha, estando autorizada a construção em altura até 5 pisos. Projectava-se também a edificação de um hotel de 100 quartos. A ZT 26 era então constituída predominantemente por moradias: o Plano estipulava a manutenção do tipo de construção isolada, mas admitia a sua remodelação até a altura de 3 pisos; recomendando para esta área uma densidade de 220 hab./ha. A ZT 27 era dominada por uma forte concentração turística, ali existindo já dois hotéis. Determinava-se para esta zona uma forte concentração populacional – 440 hab./ha – e estabelecia-se como regra os edifícios de 5 pisos de altura. Para a ZT 28 propunha-se a criação de uma zona turística de tipo residencial, para preencher a encosta norte da parte poente do conjunto da Rocha. Dadas as condições declivosas do terreno optava-se por construções baixas (2 pisos), embora o hotel de 100 quartos a implantar pudesse ter 4 a 5 pisos.



Figura 104. Plano de Urbanização do Sector IV – Planta de Zonamento – Praia da Rocha, 1/2000, anos 60. Legenda: ZT - Zona de Turismo; Bx - Hotel com número de quartos x (Arquivo da DGOTDU)

A situação da ZT 29 era em tudo semelhante à 26: defendia-se a manutenção/remodelação das pequenas vivendas existentes. A ZT 30 constituía, com a ZT 31, uma excepção à não ocupação do lado do mar da Avenida Marginal. Nestas zonas o Plano ditava que se evitasse a construção contínua e que não se excedesse o limite máximo de 2 pisos acima da cota da estrada, para que as edificações não se tornassem um obstáculo à vista e às boas condições de insolação das construções marginais. O dito projecto estipulava ainda que o hotel ali instalado – o Bela Vista – era para manter. A área denominada ZT 31 era ocupada pelo Hotel Algarve recentemente inaugurado e por uma construção em abandono, que se destinava ao casino. Naquele local pretendia-se erguer um centro polivalente com salas de dança, restaurantes, cinema e outras atracções, até um máximo de 4 pisos, altura justificada por ser aquele um ponto fundamental de interesse para a vida de recreio da Praia da Rocha.

O novo Plano concebido para aquela localidade mereceu críticas de alguns departamentos do Estado, que ajudam a perceber a realidade urbanística da Rocha, bem como aquilo que se pretendia, nuns casos, ordenar, e noutros, fomentar. Assim, o parecer do Gabinete do Plano Regional do Algarve⁷²⁶ sobre este novo programa para Praia da Rocha considerava de aceitar toda a proposta para o sector nascente –

⁷²⁶ [CDT], *Parecer sobre o Sector 4 do Planeamento Regional do Algarve*, Gabinete do Plano Regional do Algarve, Dezembro 1968.

correspondente à ZT 29 – incluindo o tipo de construção apontado para a encosta norte, por achar que os pequenos volumes para ali sugeridos poderiam ter um efeito estético apaziguador face aos grandes conjuntos - o Hotel Algarve, Júpiter e vários blocos de apartamentos - ultimamente construídos nas cotas mais elevadas. No que diz respeito ao núcleo poente (ZT 25), os técnicos do Gabinete condenaram o índice de ocupação volumétrica proposto, explicando que ainda que fosse aceitável o adensamento desta zona, o valor indicado afigurava-se-lhes como constituindo um risco grave para a solução de conjunto que entendiam melhor para a Rocha, uma vez que um tão elevado indicador tendia a proporcionar a transformação do *status quo* urbano através do empolamento dos volumes de construção, dando origem ao aparecimentos de torres e bandas contínuas, soluções amorfas e sem qualquer interesse estético. Na sua opinião, o índice de ocupação mais correcto seria o 3. Contudo, deixavam à Câmara Municipal de Portimão a responsabilidade na gestão e controle desses valores, determinantes para evitar a criação de condições que conduzissem ao caos urbanístico.

O relatório do Gabinete destinado à planificação da região algarvia deixa perceber que, nos anos 60, a situação da Rocha se alterou significativamente face ao panorama anterior, tendo-se registado um crescimento em dimensão e volume, com o aparecimento de novos hotéis e blocos residenciais, que contribuíram para a densificação da ocupação urbana num nível muito superior ao que se verificara nas décadas anteriores. Isto mostra que aquela localidade, apesar dos vários planos traçados, possuía uma vitalidade própria, ditada pela iniciativa particular, que as autoridades urbanísticas estatais dificilmente conseguiam controlar, limitando-se na maioria dos casos a sancionar a realidade pré-existente, integrando-a nos instrumentos de planificação.

Esta questão foi abordada num estudo de 1973⁷²⁷, em que se fez nova revisão do Plano do Sector 4, reconhecendo-se então que na área abrangida, a Praia da Rocha constituía o núcleo em que mais se fazia sentir a pressão do investimento privado, por causa do seu desenvolvimento e valorização turística. Daqui resultava que a Rocha se tornara um caso nitidamente individualizado no contexto concelhio, possuindo uma unidade formal definida, onde ressaltava a concentração urbanística com índices elevados de construção por metro quadrado. Admitia-se também, naquele documento, a necessidade de criar uma disciplina de conjunto que evitasse que cada proprietário

⁷²⁷ [AHMOP] Parecer n.º 3882 – III, relativo ao Plano do Sector 4 do Planeamento Urbanístico do Algarve (Plano Sub-regional de Portimão), Conselho Superior de Obras Publicas e Transportes, 1973.

ditasse as suas próprias regras em matéria de construção, assim como era preciso impor limites à expansão do aglomerado e ao seu crescimento em altura, aproveitando como elemento unificador o volume das novas edificações (mais uma vez as existências determinavam as normas!), que importava integrar numa estrutura geral coerente. Posto isto, seguiam-se as instruções para o ordenamento dos diferentes núcleos daquela praia, todas elas dentro dos princípios enunciados nos planos anteriores, especialmente no dos anos 60, de que este – o de 1973 – era apenas uma revisão ou actualização.

3.2.5. O caos urbanístico ou a realidade dos anos 70/80

Um dos grandes problemas destes instrumentos de ordenamento do território era a distância entre a realidade concreta e o projecto gizado para lhe servir de enquadramento, especialmente no que tocava à planificação com base em estimativas de desenvolvimento e crescimento futuros. Por exemplo, no estudo de 1973, enunciam-se como índices de densidade de ocupação os valores de 4m³/m² para o sector poente e 2m³/m² para o nascente, considerando um volume de construção de 300.000m³ para o primeiro e de 85.000m³ para o segundo, o que permitia albergar cerca de 5.000 e 2.300 pessoas, respectivamente, estando incluídos nestes números a população residente e a flutuante. Ora se atendermos à afluência espectacular que a Praia da Rocha começou a sentir em finais da década de 70 – «Portimão: 70 mil [pessoas] durante 3 meses, 25 mil durante 9»⁷²⁸ –, percebe-se que os alojamentos previstos estavam manifestamente aquém das necessidades concretas dos habitantes fixos e sazonais. Nos anos 80, com o incremento substancial da afluência ao Algarve, as autoridades centrais perderam o domínio geral da situação, tanto mais que os seus sucessivos planos de urbanização se mostraram totalmente incapazes de servir como instrumento de fomento e regulação do desenvolvimento fulgurante a que se assistiu. Assim, a iniciativa a nível da urbanização coube sobretudo aos privados e às câmaras municipais, que viram reforçados os seus poderes nesta matéria depois do 25 de Abril de 1974.

Obedecendo às leis de mercado da oferta e da procura, e descurando os valores naturais e estéticos, surgiram edifícios com centenas de apartamentos, exclusivamente para exploração turística. A dimensão dos investimentos envolvidos – «isto é uma máquina que tem de produzir»⁷²⁹ – permitia ao Presidente da Câmara de Portimão, Martins Garcia, defensor da transformação do Algarve na Torremolinos portuguesa,

⁷²⁸ Graça e Francisco Mota Veiga, *Expresso. Especial Férias 80*, 13-09-1980.

⁷²⁹ Id., *Ibid.*

afirmar publicamente que não cumpria o Plano Director em vigor, colocando torres de 12, 16 e 20 andares em locais onde estava previsto que tivessem apenas 4, porque entendia ser uma mediocridade «considerar um edifício de 16 andares como um arranha-céus»⁷³⁰.

3.3. Transformações urbanas: análise cartográfica e iconográfica

Vimos os sucessivos planos apresentados para ordenar o aglomerado populacional nascido em torno da Praia da Rocha, analisámos as diferenças entre a urbe planeada e o núcleo surgido a desrespeito das regras impostas, observamos agora a forma e a escala temporal em que se processou o crescimento dessa povoação que, no início do século XX, se apresentava ainda modesta e rústica, bem longe da polis moderna e buliçosa em que se veio a transformar um século depois.

O plano da barra de Portimão, executado pela Missão Hidrográfica da Costa Portuguesa em 1916, inclui também a Praia da Rocha e, embora não possa ser atribuído um carácter quantitativo às construções representadas, elas são significativas quando ao estado de desenvolvimento daquela praia. A observação da figura 105 permite identificar a existência de duas estruturas viárias - a estrada de ligação a Portimão, no centro da povoação, e uma outra, a futura avenida marginal, que conduzia à Fortaleza de

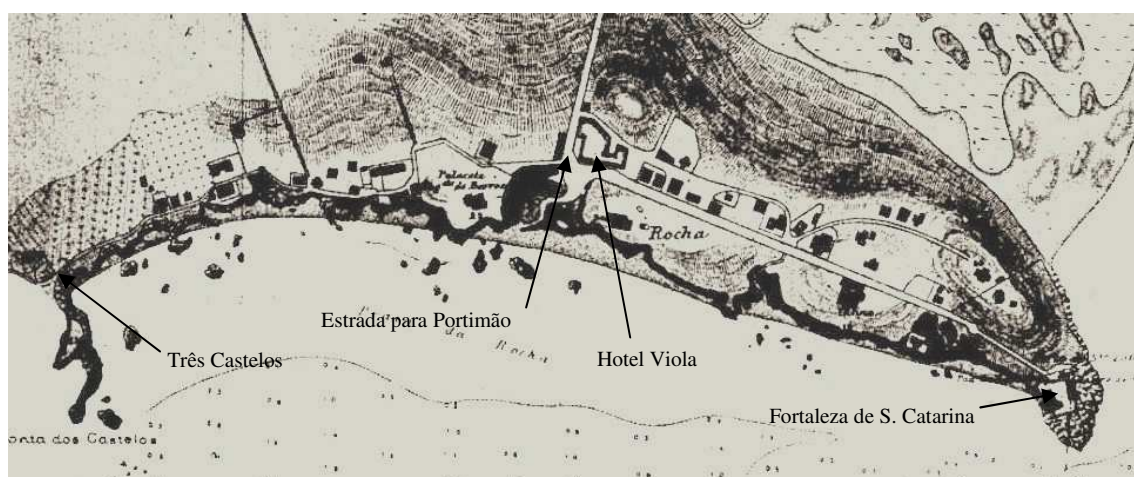


Figura 105. Pormenor do Plano Hidrográfico do porto e barra de Vila Nova de Portimão, levantado em 1916 (AHMOP)

⁷³⁰ “Algarve: à beira da catástrofe”, José Manuel Fernandes, *Expresso Revista*, 24-07-1982, pp. 37-41.

S. Catarina. No lado nascente pontilham já cerca de uma dúzia de casinhas, enquanto a poente se destaca um edifício de certa dimensão - um palacete, onde se instalará nos anos 30 o Hotel Bela Vista -, localizado sobre a arriba, seguindo-se um conjunto de habitações, em que as do extremo ocidental parecem integradas num contexto de campos agrícolas (Fig. 106 e 107).



Figura 106. Praia da Rocha, chalêts sobre as arribas, 1913 (www.monscicus.blogspot.com)



Figura 107. Praia da Rocha, início do século XX, atente-se no aspecto rústico da povoação. O edifício grande que se vê ao fundo à esquerda é o Hotel Viola e ao lado a estrada em direcção à fortaleza (futura Avenida Marginal) (www.monscicus.blogspot.com)

A Carta Militar 1/50.000 de 1923 apresenta a Rocha de uma forma meramente esquemática e não permite estabelecer comparações com trabalhos anteriores ou posteriores (Fig. 108). Podemos apenas dizer que a Fortaleza aparece claramente representada, bem como as duas estradas já mencionadas. Verifica-se a existência de um

povoamento concentrado junto dos eixos viários e a sua tendência para a dispersão à medida que se caminha do litoral para o interior.

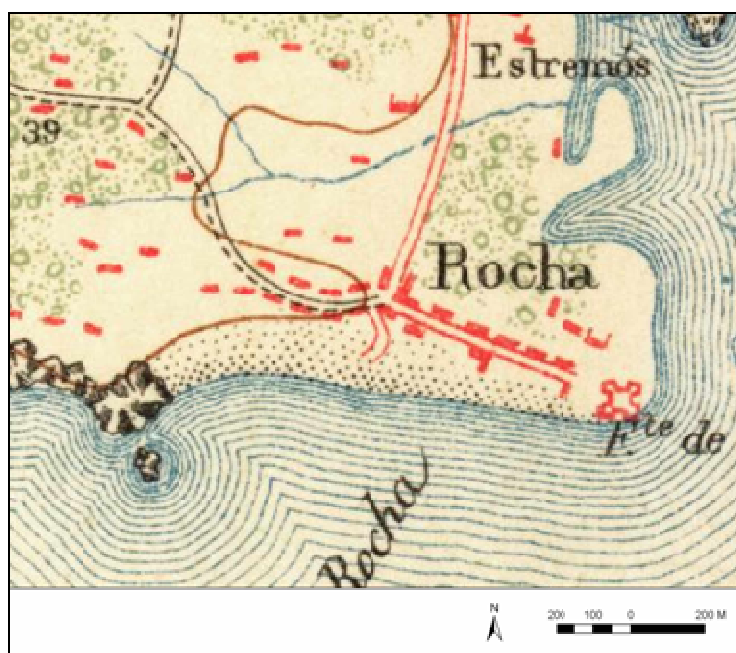


Figura 108. Representação da Praia da Rocha na Carta Militar de Portugal n.º 29 -C, 1/50.000, 1923 (IGP)

A planta aerofotogramétrica da Praia da Rocha de 1942 (Fig. 109) mostra uma realidade distinta, em que se vê claramente o esboço de um núcleo populacional com traços específicos. Primeiro que tudo salta à vista o prolongamento da avenida marginal para ocidente, estendendo-se até à Ponta dos Três Castelos; depois, o aumento do número de casas, existindo já um bairro bem definido do lado norte da estrada, entre o nó central da povoação – o eixo de ligação entre a avenida marginal e a estrada para Portimão – e a Fortaleza. No sector poente, o povoamento mantém um carácter essencialmente disperso, embora existam pequenos pontos de concentração. Outro factor que se destaca é a identificação de construções sobre as arribas: do lado direito preponderam edifícios de certa volumetria – equipamentos de carácter recreativo; do lado esquerdo, predominam as pequenas casas particulares, provavelmente aquelas que se pretendia expropriar e demolir nos Planos de Urbanização de 1935 e 1942.

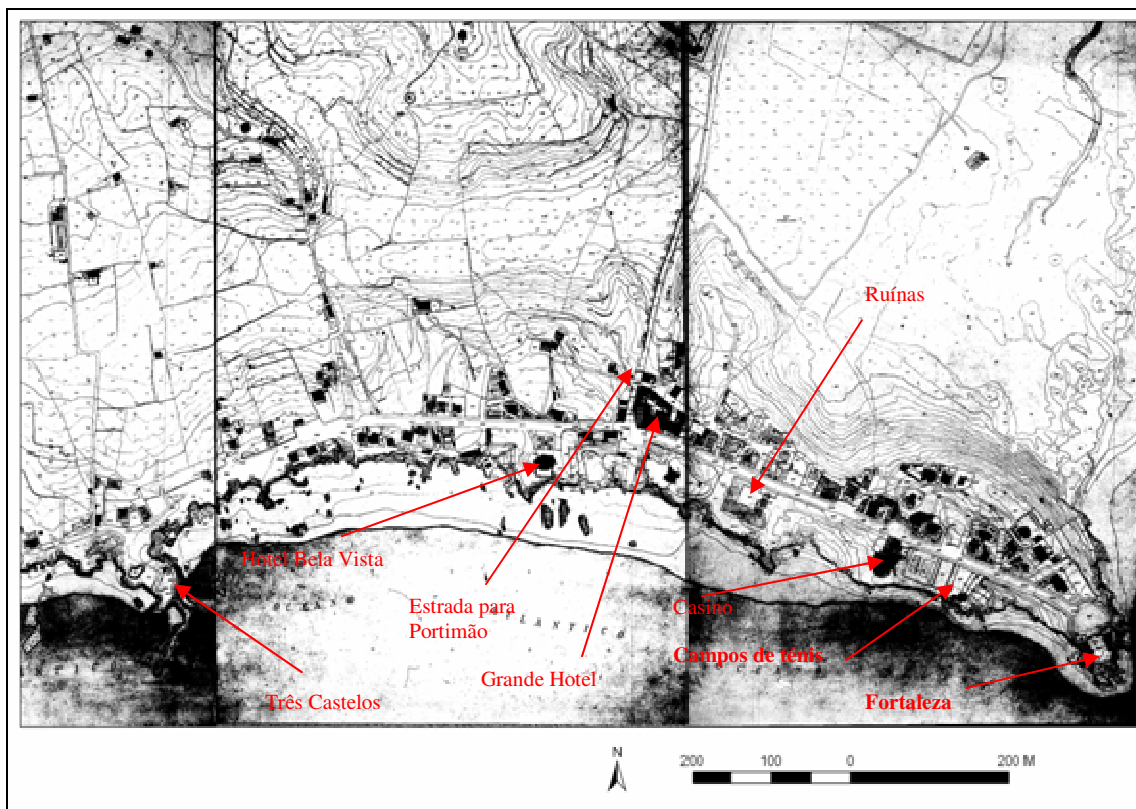


Figura 109. Praia da Rocha: planta aerofotogramétrica, 1/1000, 1942, Comissão de Fiscalização dos Levantamentos Topográficos Urbanos, Levantamento aéreo de SPLA - Sociedade Portuguesa de Levantamentos Aéreos (AHMOP)

Segundo fontes da época, a Rocha era então um pequeno *resort* cujo reconhecimento não levava muito tempo: começando no princípio da estrada para Portimão, virando à esquerda, passava-se pelo Grande Hotel (antigo Hotel Viola), depois pelo edifício dos Correios, Telégrafos e Telefones, pelas vivendas dos magnatas da indústria da sardinha e pelo Posto de Turismo. Vinha em seguida a Pensão Oceano e uma série de moradias, muitas das quais alugadas a turistas, chegando-se por fim ao Forte de S. Catarina. Regressando junto ao mar, podiam ver-se os campos de ténis, o casino e as ruínas do Hotel Blitz, que não fora concluído por falta de verbas nos anos 30. Antes de chegar ao ponto de partida, ficava a casa do último Marquês de Bivar, mesmo em cima da falésia. Continuando para oeste, atingia-se o Hotel Bela Vista, também na arriba, e depois uma sucessão de vivendas até ao miradouro dos Três Castelos. Ao longo de toda a falésia havia caminhos, bem pavimentados, de acesso à praia. Posto isto, «esta[va] vista a Praia da Rocha»⁷³¹ (Fig. 110 a 112).

⁷³¹ A. H. Stuart, *Op. cit.*, pp. 20-23.



Figura 110. Vista geral da Praia da Rocha, data desconhecida (www.monscicusblogspot.com)



Figura 111. Grande Hotel da Rocha, data desconhecida (www.monscicusblogspot.com)



Figura 112. Exemplo das moradias abastadas da Praia da Rocha, s.d. (www.monscicusblogspot.com)

De acordo com a fotografia aérea de 1958 não parece, grosso modo, ter havido alterações significativas na mancha urbana da Praia da Rocha em relação à década anterior. Mantém-se o principal núcleo centrado entre a estrada para Portimão e a Fortaleza, com uma pequena extensão para poente. O povoamento concentra-se junto à estrada marginal e mais para o interior observam-se manchas de vegetação, que mostram que os campos agrícolas se estendiam quase até ao litoral, sobretudo no sector ocidental, o que atesta que a Rocha possuía um cunho de rusticidade ainda nos anos 50 (Fig. 113).

Dez anos depois, em 1967, a realidade é outra (Fig. 114). A Rocha expandiu-se, sobretudo no lado poente, e aumentou o número de edifícios sobre as arribas. Surgiram pelo menos duas novas instalações hoteleiras – o Hotel Júpiter e o Hotel Algarve – e a primeira torre de apartamentos (Fig. 115). O extremo da Praia da Rocha, junto aos Três Castelos, mantinha-se, contudo, livre de construções. Nesta época surgem já críticas às soluções arquitectónicas adoptadas, apontando-se o dedo ao «aberrativo capricho que fez erguer um desses enormes e incaracterísticos edifícios, verdadeira afronta à imponência do soberbo miradoiro para o mar rasgado na alameda para a fortaleza»⁷³².

⁷³² César dos Santos, *Op. cit.*, p. 478.

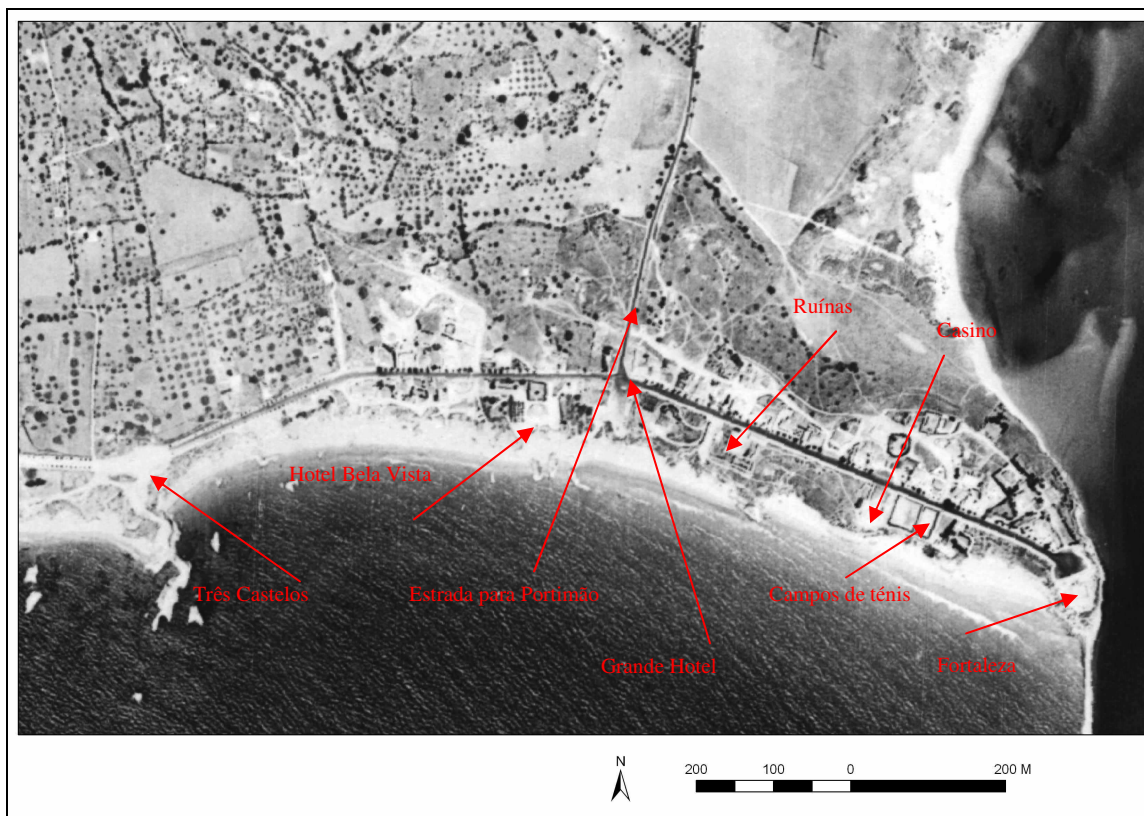


Figura 113. Fotografia aérea da Praia da Rocha, 1958 (IgeoE)

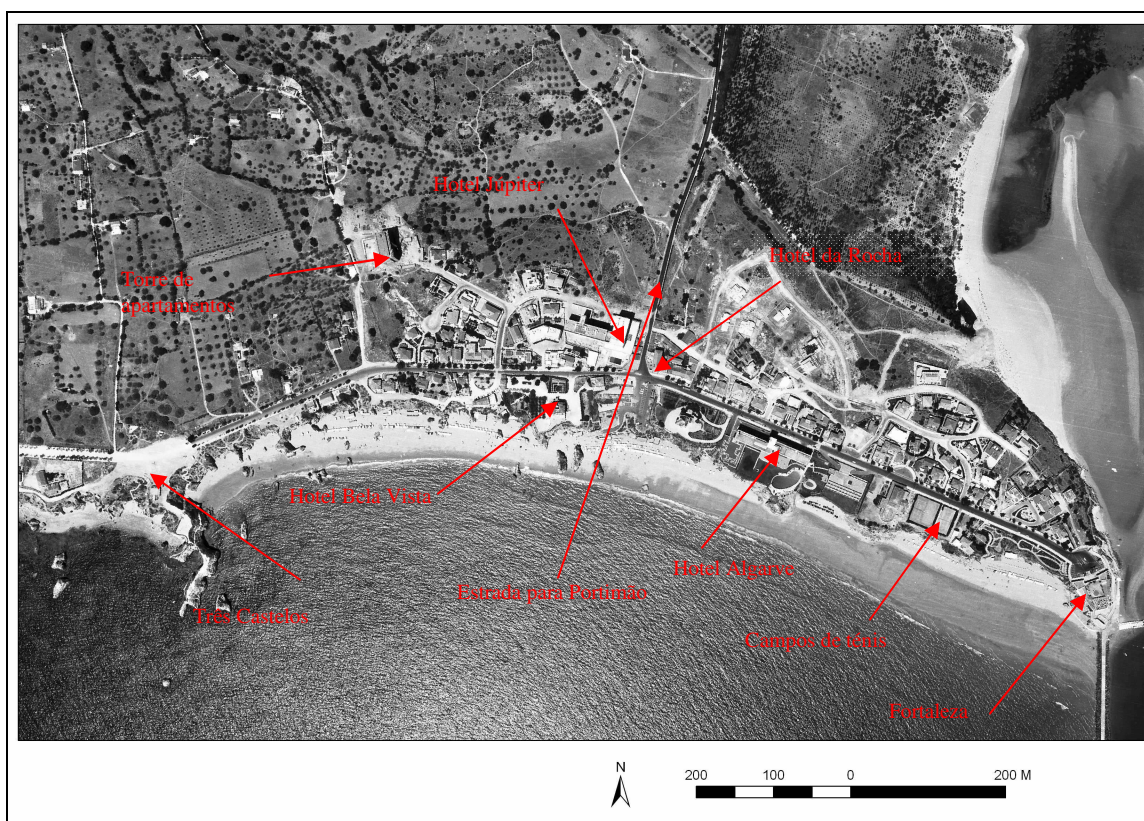


Figura 114. Fotografia aérea da Praia da Rocha, 1967 (IGP)



Figura 115. Fotografia da Praia da Rocha, anos 60 (Cedida por Mota Lopes)

Nos 70, a principal alteração a assinalar é o crescimento da construção em altura com o aparecimento de vários blocos ou torres de apartamentos na zona poente da Rocha (Fig. 116 e 117).

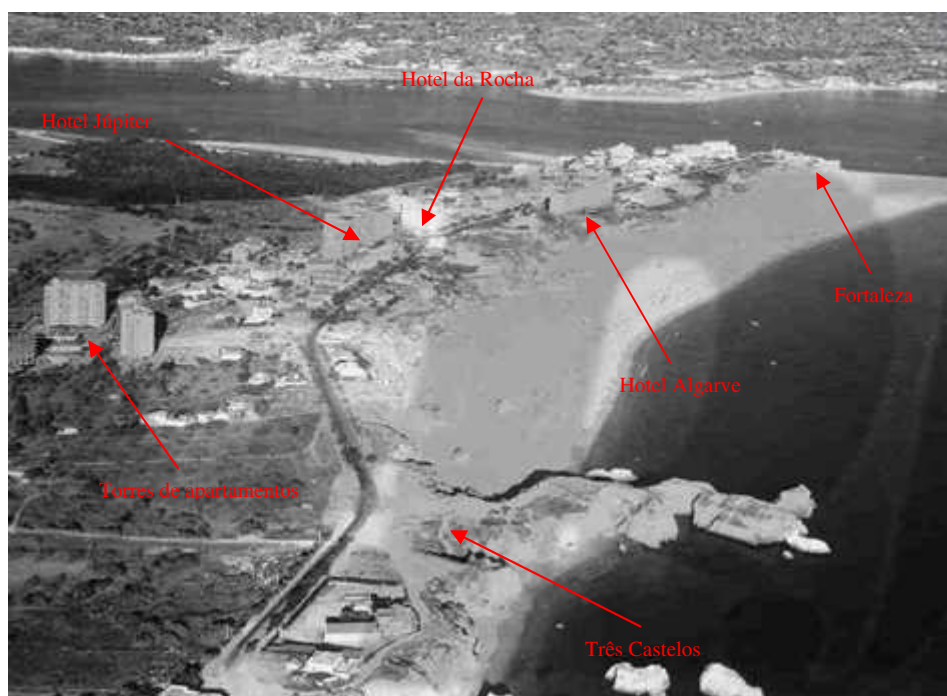


Figura 116. Vista aérea da Praia da Rocha, início dos anos 70 (digitarq.dgarq.gov.pt)

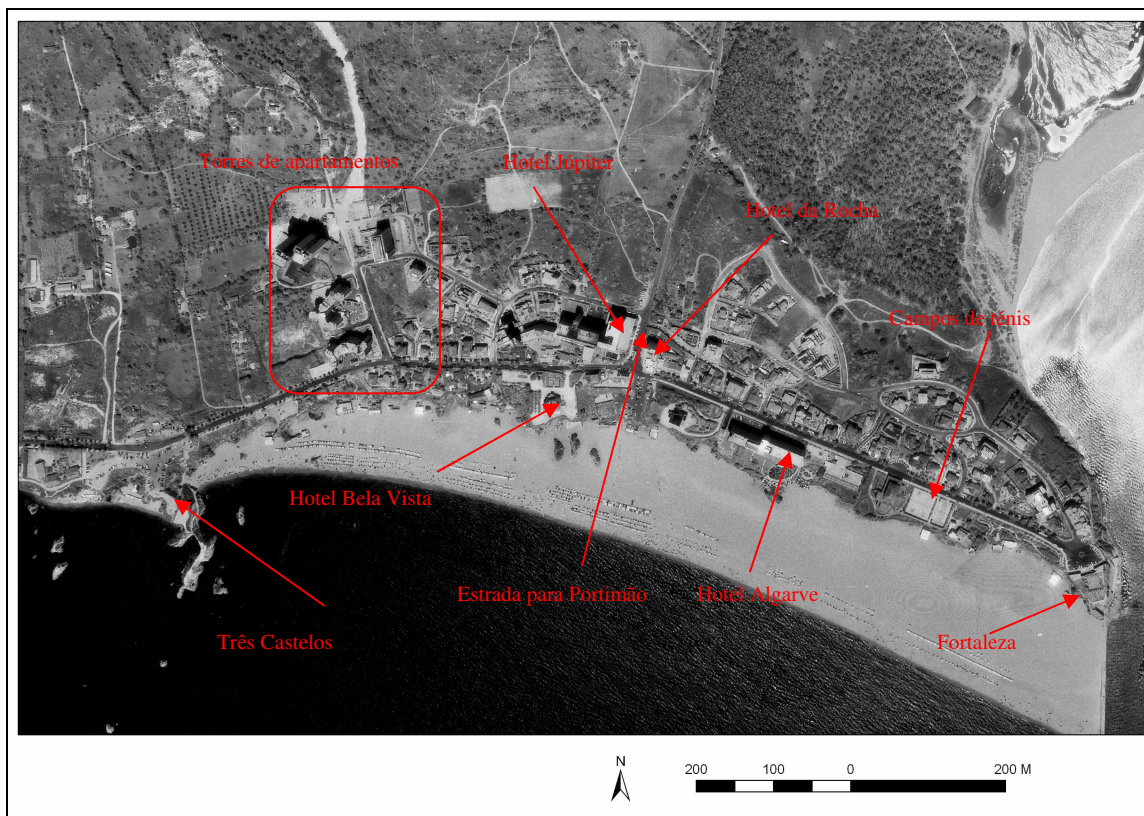


Figura 117. Fotografia aérea da Praia da Rocha, 1978 (IGP)

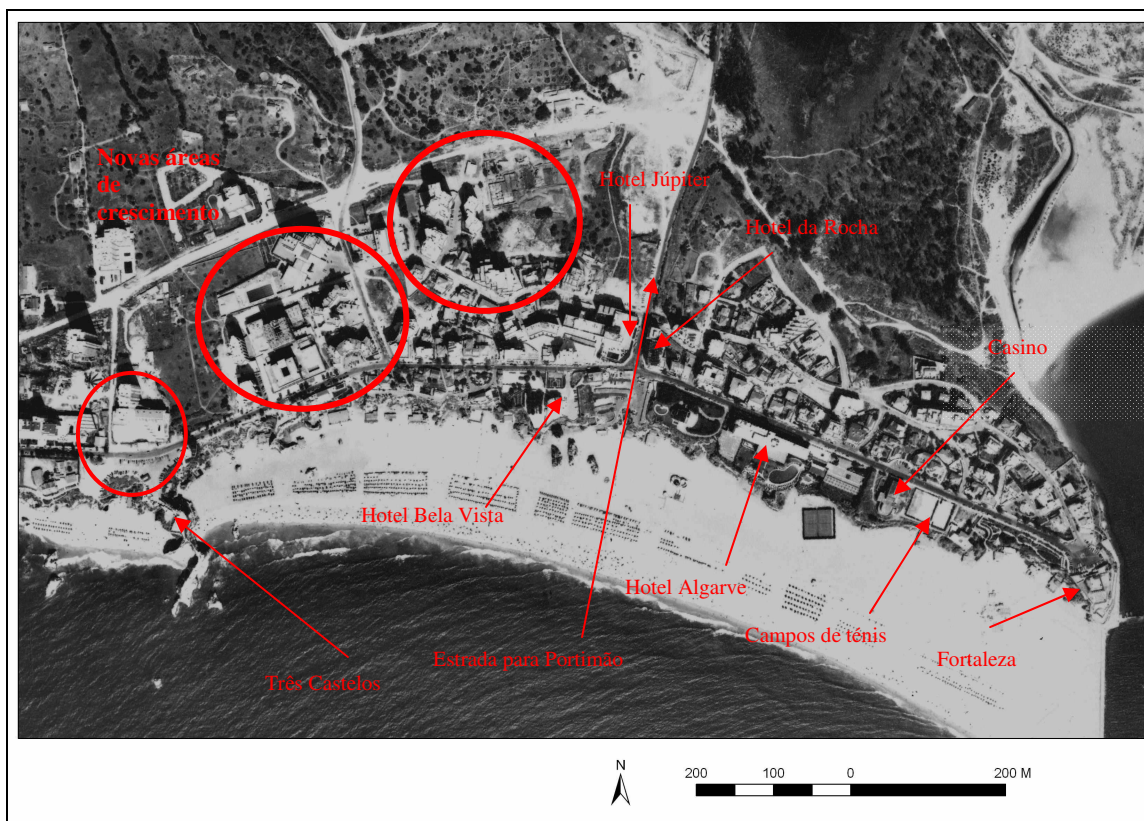


Figura 118. Fotografia aérea da Praia da Rocha, 1987 (IGP)

No decénio seguinte, em 1987, verifica-se a existência de um número ainda maior de torres de apartamentos e o desenvolvimento de dois novos quarteirões na zona ocidental junto à avenida marginal e também para o interior, o que consubstancia a expansão do aglomerado da Praia da Rocha não só em comprimento, na direcção dos Três Castelos, mas também em largura, progredindo para zonas mais afastadas do mar. Surgem também as primeiras construções junto à esplanada dos Três Castelos. Pode observar-se ainda que os espaços livres, anteriormente tão abundantes, se tornam cada vez mais escassos (Fig. 118).

Nos anos posteriores, o crescimento do aglomerado intensifica-se. Assiste-se à disseminação dos grandes edifícios e dos blocos de apartamentos. A Rocha desenvolve-se na direcção do Vau, ultrapassando os Três Castelos, e para norte no sentido de Portimão, graças à multiplicação das vias de comunicação, que permitem que as novas construções sejam implantadas a maiores distâncias do mar. Na Orto de 2004 observa-se a colmatção de todo o espaço livre junto à Avenida Marginal e nos terrenos adjacentes, envolvidos pelo novo eixo rodoviário construído quase paralelamente àquela avenida (Fig. 119). Este eixo, já esboçado na fotografia aérea de 1987, constituía então o término norte da Praia da Rocha, enquanto na imagem mais recente se verifica que as edificações se estendem agora para além deste. Regista-se também a criação de um novo hotel sobre as falésias – o Hotel Oriental – aproveitando o terreno antes ocupado pelo Casino e pelos campos de ténis. Outra alteração – porventura, a mais relevante – diz respeito à construção da Marina de Portimão, erguida nos terrenos marginais a nascente da Fortaleza de S. Catarina, numa área conquistada ao rio, o que mudou por completo a fâcies ribeirinha e a envolvência em torno daquele edifício militar, cuja arribas onde se ergue se encontra hoje sem qualquer contacto com a água (do rio ou do mar), estando a transformar-se numa arribas morta (Fig. 120 e 121).

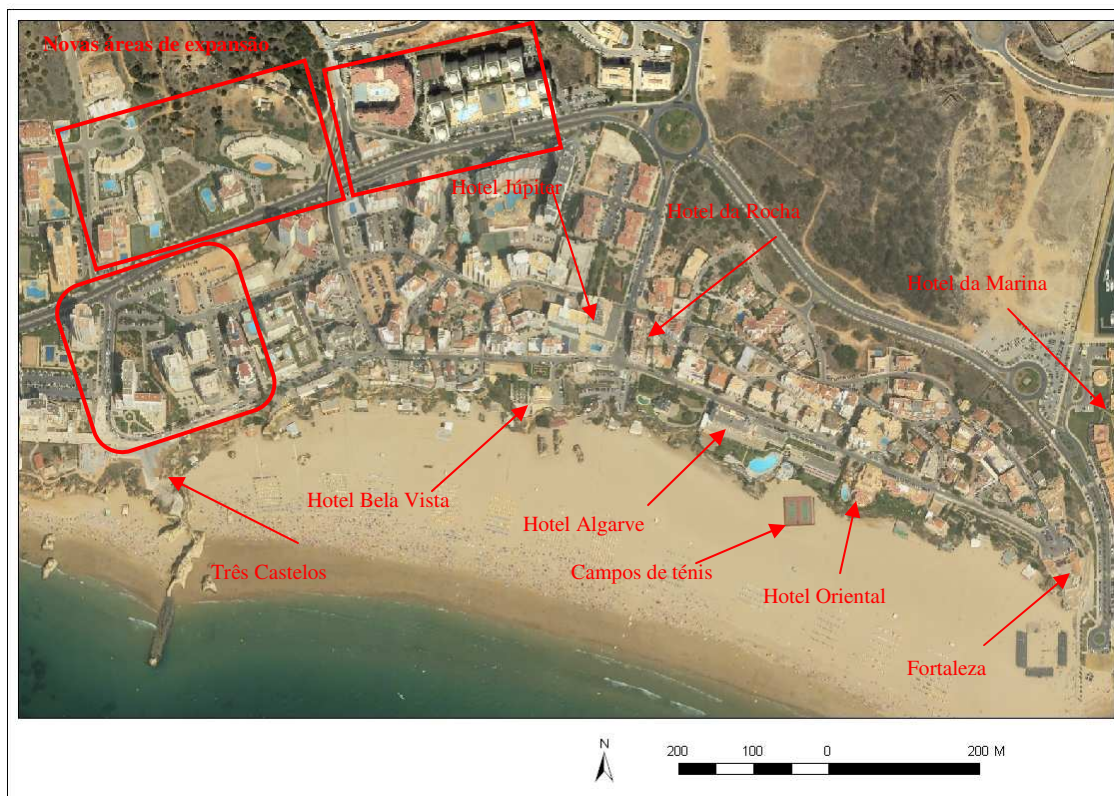


Figura 119. Orto da Praia da Rocha, 2004 (IGP)



Figura 120. Fotografia área da Praia da Rocha, em 23-09-2009 (EPRL – IGP)



Figura 121. Fotografia aérea da Praia da Rocha, em 23-09-2009, atente-se no volume da construção que se estende em banda contínua sobre a praia (EPRL – IGP)

3.4. A alimentação artificial da praia e seus efeitos

3.4.1 O porto e a barra do Arade

Antes da Praia da Rocha se tornar uma estância balnear conhecida internacionalmente, a vila de Portimão estava ligada ao país e ao mundo através do seu porto marítimo. Como vimos, a vida económica desta urbe dependia, desde tempos remotos, do comércio que se fazia através do rio, por onde se escoava a produção agrícola do interior serrano e as conservas de peixe fabricadas nas unidades industriais instaladas na frente ribeirinha desde meados do século XIX. Dada a importância deste tráfego marítimo e do perigo a que estavam sujeitos todos aqueles que demandavam a barra por causa do seu assoreamento, a melhoria das condições de entrada e de navegação no rio foi uma preocupação constante das autoridades, dando origem a vários estudos e intervenções com consequências diversas.

Cedo se verificou que o rio era sinuoso e variável, apresentando diversos baixos, para isto concorriam causas naturais - os sedimentos trazidos pelas cheias - e artificiais, resultantes do mau traçado dado por circunstâncias particulares às suas margens, da existência de moinhos e presas mal dispostas no seu leito para as irrigações, e da falta de polícia e conservação. «No porto, além dos assoreamentos devido ao que fica

exposto, outros eram provenientes dos deslastes de 40 navios (...), ao que se juntavam os que resultavam do repreensível e pernicioso costume de se despejarem no porto, e próximo dos ancoradouros, os entulhos provenientes das obras e prédios da vila»⁷³³. Os estudos e planos hidrográficos do Arade feitos por diferentes entidades, em 1894, 1916 e 1934 (Fig. 122 e 123), permitiram verificar ainda que a barra tinha tendência para se deslocar para oeste, em resultado da curvatura do troço

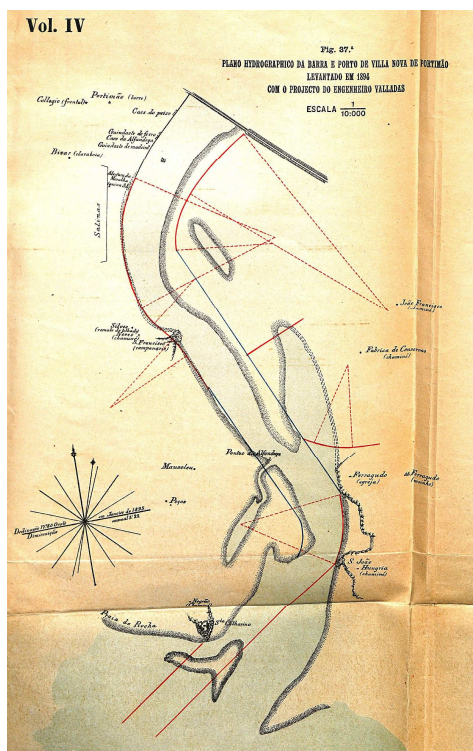


Fig. 122



Fig. 123

Figura 122. Plano Hidrográfico da barra e porto de Vila Nova de Portimão levantado em 1894, estando representado o projecto do Engenheiro Valadas (1869) (Adolfo Loureiro, *Op. cit.*, IV, *Atlas*). Figura 123. Plano Hidrográfico do mesmo porto e barra levantado em 1916, pelo tenente Ernesto d'Almeida Carvalho, ao serviço da Missão Hidrográfica da Costa de Portugal (AHMOP)

final do estuário, do prolongamento da Praia Grande e da incapacidade do rio, perante a acção da ondulação, de dissipar aqueles baixios, formando-se assim um canal de acesso estreito e condicionado, com orientação SSW. Em períodos de temporal conjugados com enchentes do rio, as águas rompiam os bancos a SE iniciando-se novo ciclo de caminhamento da barra para W. Segundo Adolfo Loureiro vários foram os projectos encomendados pelo governo para solucionar o problema da barra e porto de Portimão – em 1800, 1842, 1852, 1859, 1869 e 1896 -, sendo a maioria concorde na necessidade de

⁷³³ Adolfo Loureiro, *Op. cit.*, IV, p.199.

regularização das margens e na construção de um molhe enraizado na Ponta do Altar para aumentar a velocidade da corrente fluvial e impedir as areias marítimas de se fixarem na entrada da barra (veja-se Fig. 122). A ausência de observações hidrográficas e de estudos hidráulicos sobre este porto e costa e o elevado custo das obras propostas fez com que não fosse possível executá-las. A única intervenção então realizada foi a construção de um cais na margem direita, junto a Portimão, destinado ao serviço marítimo, que concorria mais para o embelezamento da vila do que para a melhoria do regímen do rio⁷³⁴.

Nos anos 20, foram realizadas algumas dragagens para melhorar o estado daquela embocadura, mas os baixios rapidamente se restabeleceram e a situação manteve-se idêntica. Perante isto, chegou-se à conclusão (tal como no século XIX) que o problema do assoreamento e a dificuldade de acesso – impedindo a entrada de barcos de maior porte e obrigando ao transbordo das mercadorias para embarcações mais pequenas –, só poderiam ser resolvidos com a construções de dois molhes que fixassem a embocadura, direccionando as águas do rio e obstando à entrada das aluviões marítimas empurradas para dentro do estuário.

Assim, em 1946 teve início a construção dos molhes – um enraizado na Ponta de S. Catarina, com cerca de 800 m, e outro com 640 m, tendo início na Ponta do Altar. Os trabalhos foram interrompidos pouco depois, só vindo a ser retomados em 1952, ficando terminados – depois de vicissitudes várias – em 1959⁷³⁵.

3.4.2. Evolução histórica da Praia da Rocha

As obras tiveram consequências no sistema morfodinâmico da Praia da Rocha, uma vez que a sua robustez ou emagrecimento dependia directamente do estado e da localização da embocadura do rio Arade. Quando a barra se situava para W., o prolongamento da formação arenosa de W. – chamada Ponta d'Areia – fazia-se quase de forma paralela à Praia da Rocha, chegando em certas ocasiões – como em 1909 – a fazer-se a ligação daquele banco à terra, situação que ainda se mantinha em 1916, como pode ver-se no Plano Hidrográfico então traçado (Fig. 123). Nesse período, podiam encontrar-se verdadeiras dunas encostadas à falésia, dunas que ainda existiam nos anos

⁷³⁴ Id., *Ibid.*, p. 218.

⁷³⁵ *Estudo em modelo reduzido das obras de melhoramento do porto de Portimão. Obras interiores. Relatório.* Estudo realizado pela Direcção Geral de Portos, Lisboa, LNEC, 1973, pp. 16-17.

20. Segundo Gomes e Weinholtz⁷³⁶, em 1884, a Praia da Rocha apresentava larguras entre os 100 e os 150 metros, estando o banco da Ponta d'Areia pouco desenvolvido e localizado a sul de S. Catarina; em 1894, aquela formação arenosa apresentava-se mais destacada, embora longe ainda da praia, mostrando esta, as larguras de 65, 100, 128 e 90 metros; em 1916, quando o banco se soldou à margem, as dimensões da praia nos mesmos locais passaram a ser de 175, 185, 125 e 275, respectivamente.

Nos anos seguintes, a instabilidade da barra reflectiu-se na variabilidade das dimensões da praia. No entanto, esta apresentava-se ainda robusta e sem sinais de alteração significativa. De observações feitas no local e de um estudo dos movimentos aluvionares na Praia da Rocha utilizando luminóforos⁷³⁷ constatou-se que não havia correntes longitudinais intensas naquela zona e que as trocas sedimentares se efectuavam essencialmente através de movimentos transversais entre a praia e os bancos submersos. Em 1926 e 1927, o mau estado da barra e os prejuízos causados à pesca e à indústria conserveira levaram à realização de dragagens no canal de acesso e no estuário do rio. Como dissemos anteriormente, os bancos de areia rapidamente se restabeleceram e a situação manteve-se idêntica; contudo, por efeito destas operações, as praias da embocadura emagreceram e, nos anos 30, a Praia da Rocha dava sinais de uma forte diminuição de sedimentos. Data desta época o acentuar dos processos de erosão que foram desgastando os rochedos que davam lustre àquela praia (Fig. 124 e 125).



Figura 124. Postal dos Três Ursos, configuração rochosa da Praia da Rocha, s.d.

⁷³⁶ Nelson Augusto Gomes e Manuel Bivar Weinholtz, “Evolução da embocadura do estuário do Arade (Portimão) e das praias adjacentes. Influência da construção os molhes de fixação do canal de acesso ao porto de Portimão. Emagrecimento da Praia da Rocha e sua reconstituição por deposição de areia dragadas no anteporto”, *Jornadas Luso-Brasileiras de Engenharia Civil*, III, Luanda – Lourenço Marques, 1971.

⁷³⁷ *Estudo de movimentos aluvionares na praia da Rocha utilizando luminóforos, Relatório*, Lisboa, LNEC, Julho de 1970 apud *Estudo em modelo reduzido das obras de melhoramento do porto de Portimão...*, p. 21.



Figura 125. Postal dos famosos Rochedos da Praia da Rocha, s.d.
(www.postaisportugal.canalblog.com)

Em finais da década de 40, a interrupção dos trabalhos de construção do molhe de S. Catarina, quando já havia cerca de 100m erigidos, provocou o rápido emagrecimento geral da Praia da Rocha, uma vez que aquela estrutura impedia a troca de sedimentos entre a praia e os bancos da barra. Assim, a Rocha ficou reduzida a uma sucessão de pequenos areais, deixando de haver espaço utilizável para as actividades balneares durante as preia-mares de águas vivas (Fig. 126).

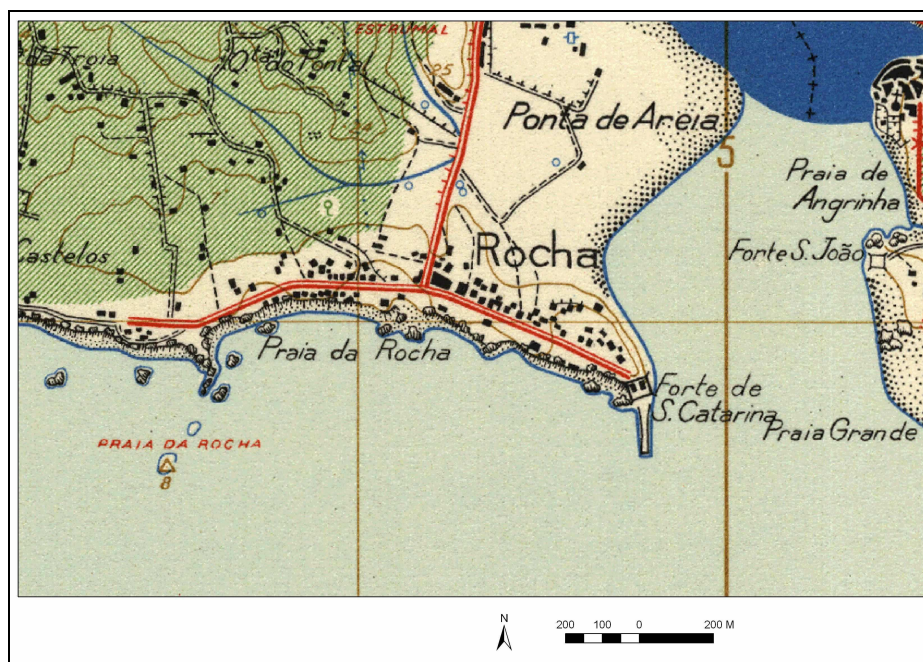


Figura 126. Pormenor da Carta Militar de Portugal, folha n.º 603, 1/25000, 1952. Repare-se nas reduzidas dimensões da praia quando o molhe não tinha sido ainda concluído. (IGP)

A situação melhorou significativamente com a progressão e conclusão do dito molhe, que permitiu a acumulação de areia até cerca de 500m para poente⁷³⁸. Mas, apesar da recuperação da largura da praia, por ocasião da preia-mar as falésias eram atingidas pelas vagas, provocando o seu desgaste⁷³⁹. Este fenómeno seria comum em períodos de agitação marítima, sobretudo nos períodos de emagrecimento da Praia da Rocha (que oscilava entre períodos de robustez e emagrecimento do areal). Porém, no fim dos anos 60, a intensificação do recuo das falésias tornou-se um problema grave: as rochas batidas «pelo mar estavam constantemente a esboroar-se, pondo em risco a segurança de hotéis, de moradias e de vivendas em luta contra uma erosão que não era fácil de calcular onde parava»⁷⁴⁰. Por outro lado, a Rocha, ao contrário de outros tempos em que era apenas frequentada por algumas dezenas de banhistas que se concentravam em dois ou três pontos, passara a ter uma procura muito intensa e não havia espaço útil para a instalação de tão grande número de turistas. Por conseguinte, tornou-se premente encontrar uma solução que permitisse a defesa das arribas e o robustecimento da praia.

3.4.3. O enchimento artificial da praia: a transformação do areal e da povoação

A oportunidade de resolver o problema surgiu com a necessidade de proceder a algumas intervenções na foz do Arade: em 1970, a Direcção dos Serviços Marítimos concebeu um projecto de dragagem do anteporto de Portimão, com vista à criação de uma bacia de fundeadoiro e manobra, prevendo a repulsão dos dragados para a Praia da Rocha. O objectivo desta última operação era a formação de uma plataforma com cerca de 200 a 250 m de largura total a partir da arriba, destinada «a criar uma praia com boas condições de exploração balnear e a proporcionar boas condições de protecção da base da falésia contra o ataque pelo mar»⁷⁴¹. Nesta época, a alimentação artificial de praias era prática corrente nos Estados Unidos e em vários países do norte da Europa; em Portugal tinha sido já intentada com sucesso na praia do Tamariz nos anos 50, sendo que o Laboratório Nacional de Engenharia Civil contava ainda no seu *curriculum* com a

⁷³⁸ Nelson Augusto Gomes e Manuel Bivar Weinholtz, *Op. cit.*, pp. 4, 6-10.

⁷³⁹ Segundo Gomes e Weinholtz em 1967 «acentuou-se o estran alto, pelo que em qualquer preia-mar, principalmente no inverno, o pé da falésia era atingido pela ondulação e pela vaga», *Id.*, p. 4-9. Este fenómeno provocava o desgaste do pé da falésia e por isso em 1868, a Direcção dos Serviços Marítimos da D.G. dos Serviços Hidráulicos realizou um estudo intulado: *Plano de intervenções para estabilização e defesa das arribas a poente do Molhe Oeste de Portimão – zona da Praia da Rocha*. (Infelizmente não nos foi possível localizar este estudo em nenhum dos arquivos institucionais que visitámos).

⁷⁴⁰ Mário Lyster Franco, “Praia da Rocha: um grande melhoramento, ou, talvez, sim!”, *Correio do Sul*, 23-09-1971.

⁷⁴¹ [IPTM] *Projecto - Aditamento ao projecto de dragagem da bacia de fundeadoiro e manobra no anteporto de Portimão*, MOP - DGS - DSM - Divisão de Estudos e Projectos, Abril 1970..

experiência de alargamento do areal de Copacabana. Depois de algumas verificações por tentativa e erro, as intervenções na Praia da Rocha tiveram lugar entre Junho e Novembro de 1970, constatando-se desde logo a considerável melhoria do areal, com o visível aumento das suas dimensões (Fig. 127 e 128).



Figura 127. Praia da Rocha nos anos 60, atente-se na estreita faixa de areia que separa o mar das falésias, coroadas por edifícios de grande (Cedida por Mota Lopes)

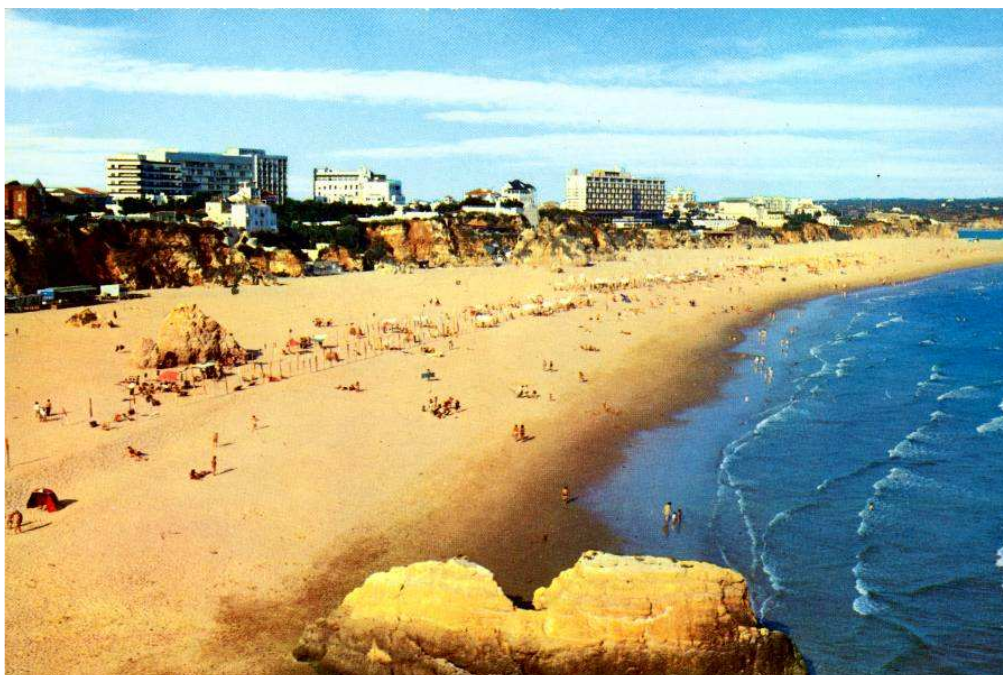


Figura 128. Aspecto da Praia da Rocha depois das operações de alimentação artificial da praia (Cedida por Mota Lopes)

O processo de alimentação da Praia da Rocha gerou, contudo, alguma controvérsia e a nível local as opiniões dividiram-se quanto à pertinência daquele tipo de operação. Com efeito, o processo de enchimento alterou por completo o aspecto daquele trecho litoral, que passou de um conjunto de pequenas praias encastradas na falésia a um areal extenso e curvilíneo pontilhado de rochedos, antes dentro de água. Assim, não faltaram vozes a condenar o desaparecimento, sob camadas de areia, das rochas negras, ocre e amarelas, que conferiam à Praia da Rocha um aspecto ímpar e que constituíam uma das suas características mais famosas. Em certos «meios (não subversivos, mas elegantes) (...) [dizia-se] cobras e lagartos daquilo. Nos salões de cabeleireiro, por exemplo, diz[ia]-se que o menino X apanhou uma alergia, a senhora Y viu bichos esquisitos nas sobrancelhas...»⁷⁴². Outros espíritos, contudo, perguntavam-se de que serviria aquela paisagem e quanto tempo duraria ainda perante os avanços do mar. Aqueles que defendiam a intervenção compraziam-se pela solução encontrada para uma fatalidade que parecia sem remédio: do trabalho de homens e máquinas, surgia uma nova Praia da Rocha, com areal para muitos milhares de pessoas. «Os bichos, as alergias, est[avam] na cabeça de uns tantos. Desaparecer[eriam]», mas a Praia da Rocha não!....⁷⁴³

Mário Lyster Franco, um dos maiores propagandistas da terra algarvia, escrevia que a sua decisão inicial a propósito do que se passara na Rocha era nunca mais lá voltar, preferindo guardar na memória a recordação de «toda a amplitude da sua beleza singular» e não sofrer o desgosto de a ver transformada para sempre. No entanto, amigos e familiares haviam começado a dizer «que a coisa não tinha ficado tão mal como se temia, ou que até ficara muitíssimo melhor. Que era certo terem-se perdido alguns motivos de beleza, mas que essa falta era perfeitamente compensada pela grandiosidade que se conquistara. Que aquilo que não era por vezes mais do que uma apertada nesga de areias, e às vezes nem mesmo isso, que deixava perfeitamente desapontados e desiludidos os forasteiros e os turistas menos atentos e precavidos, passara a ser agora uma extensa e majestosa praia, por onde as linhas de toldos se poderiam estender sem restrições e onde o pano de fundo das falésias continuava a mostrar-se em toda a beleza e em todo o colorido que o caracterizava». Aos poucos, o

⁷⁴² Candeias Nunes, “Assim é que se trabalha!...”, *Jornal do Algarve*, 18-07-1970.

⁷⁴³ Id., *Ibid.*

publicista deixara-se convencer e admitia até que «só os burros não mudam de ideias... e, qualquer dia, vamos espreitar...»⁷⁴⁴.

Volvidos 10 anos sobre o enchimento da Praia da Rocha, verificava-se que a intervenção fora um êxito: de uma forma geral, o areal mantinha as suas dimensões. O único motivo de preocupação residia na zona dos Três Castelos, onde por razões económicas e técnicas a recarga não fora realizada. Nessa área notava-se o progressivo encurtamento da praia, aproximando-se o mar perigosamente da falésia, o que não podia continuar, pois faria desencadear um processo de desaparecimento dos sedimentos depositados. Assim, em 1983, aproveitando-se nova dragagem do rio, foram lançadas areias naquele espaço, bem como na praia entre os Três Castelos e o sítio dos Careanos no Vau⁷⁴⁵.

Nas fotografias aéreas tiradas nesta época, é facilmente observável a diferença nas dimensões da Praia da Rocha antes e depois das operações de alimentação artificial (Fig. 129 a 131). Os perfis levantados na Praia da Rocha em 1988 indicavam que mais de 80% do material depositado permanecia ali: o transporte longilitoral reduzido, o clima de agitação marítima bastante moderado em comparação com a costa Oeste portuguesa e o facto de a praia constituir um sistema praticamente fechado, graças à Ponta dos Três Castelos e ao molhe W. do porto, explicam o sucesso destas alimentações artificiais. Pelo contrário, no trecho litoral a ocidente, entre os Três Castelos e o Vau, alvo das operações de 1983 e de 1996, verificou-se a perda rápida e significativa (cerca de 60% em 1988) do material ali colocado, o que resulta destas praias não serem sistemas fechados. No que respeita à evolução futura, Psuty e Moreira consideram que a ponta ocidental da Praia da Rocha continuará a ser a mais exposta à erosão e que aos poucos esta se estenderá para nascente; no entanto, este processo decorrerá de forma lenta, na ordem dos 2 a 5% de perda de volume por ano. Uma vez que não há entrada de novos sedimentos no sistema, o destino da praia dependerá das trocas com os bancos exteriores, embora inevitavelmente tudo concorra para que a Rocha volte à sua condição natural de praia encastrada. Mas isto demorará muitos anos a acontecer... estando a sua utilização turística assegurada nos tempos próximos⁷⁴⁶.

⁷⁴⁴ Mário Lyster Franco, *Op. cit.*

⁷⁴⁵ [IPTM] Manuel Bivar Weinholtz, *Anteporto de Portimão e Praia da Rocha. Evolução 1970-1980*, policopiado, s.d. [1982], p. 3.

⁷⁴⁶ Norbert P. Psuty e M. Eugénia Moreira, “Characteristics and longevity of beach nourishment at Praiada Rocha, Portugal”, *Journal of Coastal Research*, vol. 8, n.º 3, 1992, pp. 674-675; Id.,

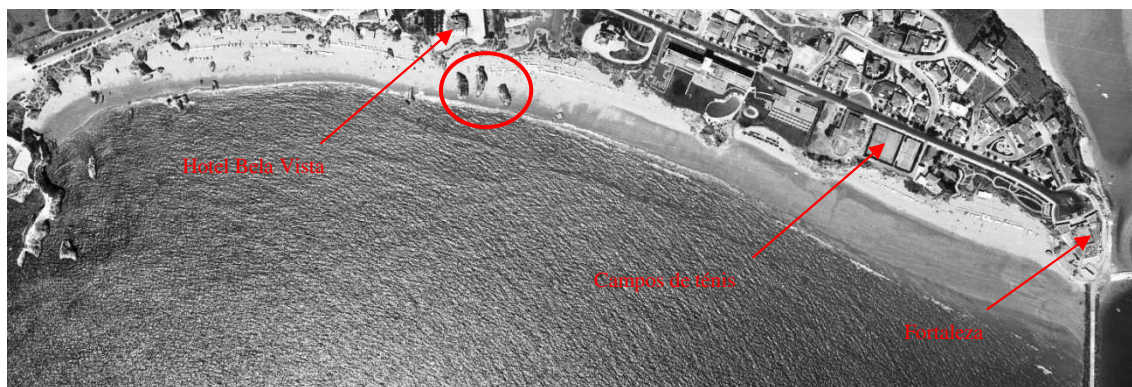


Figura 129. Pormenor da fotografia aérea da Praia da Rocha de 1967, veja-se a reduzida dimensão do areal junto do Hotel Bela Vista ou dos campos de ténis ou mesmo da fortaleza (IGP)

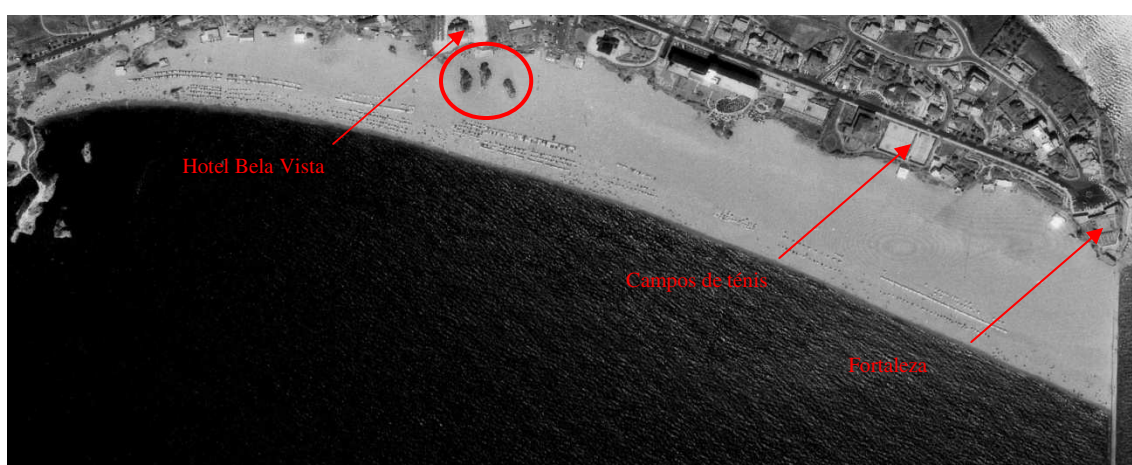


Figura 130. Pormenor da fotografia aérea da Praia da Rocha de 1978, observe-se o aumento significativo do areal, especialmente junto ao molhe. Atente-se na posição relativa dos 3 rochedos em relação ao mar (IGP)

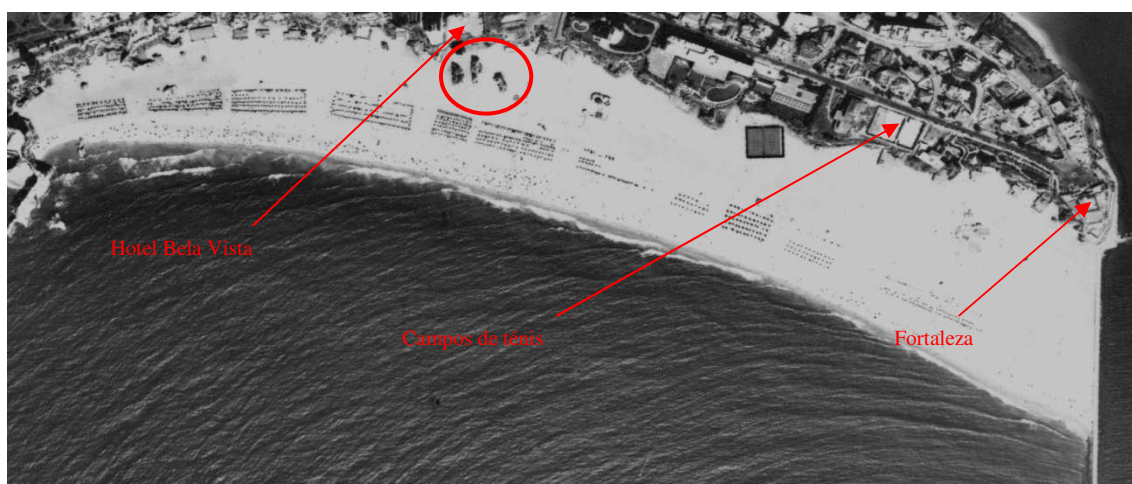


Figura 131. Pormenor da fotografia aérea da Praia da Rocha de 1987, note-se o crescimento do areal junto aos Três Castelos. Repare-se na quantidade de toldos instalados na praia (IGP)

“Nourishment of a cliffed coastline, Praia da Rocha, the Algarve, Portugal”, *Journal of Coastal Research*, Special Issue n.º 6, 1990, p. 28-30; Sebastião Braz Teixeira, “Assoreamento artificial entre a Praia do Vau e a Praia da Rocha (Algarve, Portugal)”, *Seminário sobre a Zona Costeira do Algarve. Comunicações*, Universidade do Algarve, Julho de 1997, p. 139.

O êxito alcançado na ampliação do areal na Rocha teve, contudo, um lado perverso no que toca à ocupação humana daquele litoral: possibilitou a expansão do turismo de massas, ao criar uma praia com maior capacidade de carga e ao permitir – graças à subtração da arriba aos processos marinhos - um crescimento da volumetria das construções, dando origem, a partir dos anos 80, ao aparecimento de uma frente contínua de edificações de grandes dimensões adjacentes à costa. A singularidade da Praia da Rocha, aquela que foi descrita como a mais bela das praias algarvias, foi sacrificada em nome da perpetuação dos interesses estabelecidos: dos muitos milhares de turistas que a visitam poucos sabem que estão perante uma paisagem totalmente antropizada, construída especificamente para os receber. Entretanto, as rochas peculiares – escolhos, leixões, pináculos, arcos – que deram nome e fama àquela praia, foram na maior parte destruídas ou cobertas pelo areal.

Conclusão

Chegados a este ponto é tempo de fazer uma reflexão sobre a temática abordada. Entendemos privilegiar neste trabalho uma análise diacrónica do litoral português na época contemporânea. Os intervalos espaciais e temporais escolhidos – a orla costeira continental portuguesa durante os séculos XIX e XX – permitiram um estudo abrangente sobre os processos que conduziram à ocupação histórica deste vasto território e as transformações sofridas pelo meio em consequência das formas de utilização que lhe foram dadas pelas sociedades humanas. Contudo, o largo espectro espacio-temporal considerado obrigou a que muito ficasse por tratar e ao pormos fim a esta dissertação, percebemos que esta conclusão é meramente teórica e imposta pela necessidade de cumprir prazos e regras. Não podemos verdadeiramente dar o nosso estudo por encerrado, por julgarmos que nele ficam muitas pontas soltas, pistas e interrogações para novos trabalhos de investigação, que abordando de modo mais específico certos temas ou localidades poderão oferecer informações mais precisas e esclarecedoras sobre os processos de evolução de determinados trechos litorais e sobre as interacções que se estabeleceram entre o meio e as populações que ali se instalaram. A prossecução da investigação será tanto mais rica quanto maior o número de disciplinas envolvidas, porque o tema do litoral oferece uma diversidade de abordagens que se completam entre si, sendo que esta dinâmica multidisciplinar faz todo o sentido perante a importância de se expandir o conhecimento hodierno em relação às transformações profundas a que se encontra sujeito o mundo actual e ao modo como o homem pode mitigar o impacto das suas acções e adaptar-se àquelas mudanças que são inevitáveis.

Partiu este trabalho de uma premissa inicial – a percepção que uma dada sociedade tem do litoral, condiciona e justifica a forma como ela se relaciona com aquele espaço e essa interacção tem impacto profundo sobre o meio, transformando-o e impondo-lhe modificações que, na maioria das vezes, o homem é incapaz de prever e controlar. Posto isto, procurámos mostrar como a ideia que cada sociedade faz do espaço costeiro se altera ao longo do tempo reflectindo a sua própria mundividência. O livro de Alain Corbin, sobre a praia no imaginário ocidental, é uma obra excepcional que traça o percurso das relações entre a orla marítima e as sociedades europeias desde a Idade Média até aos dias de hoje. Ali se mostra como a repulsa, o medo, o desinteresse

por um espaço considerado sem proveito, nas fímbrias do temeroso Mar-Oceano, perdurou até à redescoberta dos banhos terapêuticos de mar pelas elites de Inglaterra, França e Alemanha, no período de Setecentos (e meio século mais tarde, em Portugal).

No que toca à ocupação/relação com o litoral há que considerar dois espaços distintos: os litorais abrigados com menor exposição à agitação marítima – os ambientes estuarinos, lagunares ou as amplas reentrâncias da costa – e os litorais oceânicos - os trechos rectilíneos onde a onda incide quase sem perder energia - abertos aos inúmeros perigos (reais ou imaginários) que vinham do mar. Os primeiros foram ocupados muito cedo, alguns ainda na Pré-História, constituindo locais privilegiados em matéria de recursos e de comunicações, sendo que aqui despontaram as grandes cidades portuárias que promoveram a riqueza da Europa Moderna. Nos segundos, o povoamento foi raro até aos séculos XIX-XX, habitados apenas por pequenas comunidades de pescadores, estes eram os verdadeiros “territórios do vazio” de que falava Corbin.

Quando os perigos e temores associados ao espaço marítimo deram lugar a uma imensa atracção - com o advento da moda dos banhos e o nascimento da “praia” -, quando o deserto humano se converteu em local de veraneio das massas, quando o equilíbrio natural dos sistemas costeiros foi perturbado pelas actividades antrópicas (decorrentes nas bacias hidrográficas drenantes e no próprio litoral), iniciaram-se os problemas graves que ali se fazem hoje sentir, nomeadamente a transformação drástica da paisagem (perda de ecossistemas, poluição das águas, desaparecimento de valores estéticos) e a conversão da erosão costeira numa ameaça permanente para as comunidades instaladas na orla marítima.

Pela nossa parte, tendo em conta o que acima foi exposto, interessava perceber como, quando e porquê se delineou à actual paisagem costeira. Servindo-nos dos registos históricos e toda uma multiplicidade de informações de outras disciplinas procurámos traçar o percurso evolutivo da relação homem/meio na tentativa de melhor compreender as circunstâncias ambientais que caracterizam a faixa costeira de Portugal continental nos dias de hoje.

O litoral, alvo de ataques de piratas e corsários, atingido por temporais, galgamentos marítimos e maremotos, espaço estéril e parco dos recursos necessários à subsistência, território de contacto com o maravilhoso do Oceano, onde pupulavam os seres fantásticos e os monstros repudiados por Deus, transformou-se na praia das elites com o advento dos banhos de mar e logo estas o “domesticaram”, impondo-lhe os seus

rituais de civilidade e deixando marcas da sua presença com a construção de estruturas arquitectónicas específicas. O “desejo da praia” é essencialmente um fenómeno social, relacionado com o desenvolvimento de uma nova sensibilidade marítima, proporcionada pela vontade de afastamento dos ambientes opressores das grandes cidades industriais e de uma maior preocupação com o corpo, que se reflectiu no cultivo dos hábitos higiénicos. Inicialmente restritos, à aristocracia e à alta burguesia – que há muito praticavam a vilegiatura -, os banhos de mar difundiram-se, primeiro, em nome do seu benefício terapêutico; depois, pela vontade de imitar as elites, de assimilar os seus comportamentos e de adquirir o seu prestígio social. A democratização do uso da praia – graças à melhoria das condições de vida, à conquista dos direitos sociais (direito às férias, férias pagas, introdução do descanso semanal de dois dias) e à revolução dos transportes (a divulgação do comboio, depois do automóvel e mais tarde do avião) – traduziu-se num afluxo cada vez maior de população ao litoral, obrigando ao rápido crescimento das povoações existentes e ao aparecimento de mais aglomerados urbanos gerados em função desta nova vocação – o turismo balnear.

Com a chegada dos banhistas, os povoados costeiros feitos de materiais precários – os palheiros da beira-mar -, destinados a albergar os pescadores, suas famílias e os instrumentos de trabalho – transformaram-se progressivamente para corresponder às necessidades de alojamento e distração dos habitantes sazonais. Porque a frequência da praia – no seus primórdios – se fazia apenas durante algumas horas do dia – o tempo suficiente para os mergulhos obrigatórios – era preciso criar condições para ocupar os tempos-livres, propiciar o convívio e oferecer distração. Surgiram assim casas para alugar, hotéis, hospedarias, casinos, clubes, cafés, restaurantes, cinematógrafos e tantos outros divertimentos. Construíram-se avenidas marginais, esplanadas e miradouros: equipamentos balneares por excelência, de onde se podia observar o mar, inalar os seus ares e contemplar a paisagem, sempre a uma distância segura, pois o litoral, embora fosse frequentado, não era ainda apetecível. O tempo de fruir os banhos de sol e de mar viria depois, quando os comportamentos se alteraram, quando o tom bronzeado da pele passou a ser moda e a praia se tornou de uso geral. A partir dessa altura, assistiu-se ao crescimento em número e volumetria dos edifícios que constituíam as frentes marítimas das praias, surgiram novos equipamentos balneares, expandiram-se os aglomerados existentes e criaram-se outros nas áreas adjacentes, para albergar as massas populacionais que fizeram da orla marítima o seu local de eleição durante as férias.

A própria relação do Estado com o litoral se alterou em função de toda a dinâmica gerada em torno deste espaço. Durante séculos, as autoridades privilegiaram os espaços marítimos abrigados – sobretudo os portos, localizados em zonas estuarinas – pelo seu papel fundamental na economia nacional, enquanto pólos dinamizadores de importantes núcleos urbanos e centros privilegiados em matéria de comunicações e transportes, a nível interno e externo. Os litorais oceânicos eram então pouco conhecidos, constituindo periferias marginais, sem utilidade nem interesse, para além da protecção da fronteira marítima e da necessidade de garantir a segurança das embarcações que navegavam junto à costa. A partir de meados do século XIX houve mudanças evidentes: os trabalhos de reconhecimento do território português promovidos pelas autoridades centrais no sentido de obter dados científicos e estatísticos para melhor gerir os recursos nacionais resultaram, no que diz respeito ao espaço litorâneo, na concepção (e implementação) de um programa específico para esta área, destinado ao aproveitamento dos corpos dunares da costa, através da sua fixação e exploração florestal. Simultaneamente, o despontar do fenómeno balnear e o desenvolvimento das pescas e da indústria de conservas de peixe trouxeram novo dinamismo aos litorais oceânicos, convertendo-os em espaços muito apetecidos, porque (pela primeira vez) geradores de importantes rendimentos. A instituição da figura legal do Domínio Público Marítimo, em 1868, foi uma manifestação clara da vontade do Estado em garantir a sua soberania sobre um território considerado determinante, pela importância das actividades económicas ali instaladas e pela atracção que exercia sobre a população. Por conseguinte, interessava às autoridades assegurar a sua acessibilidade e o seu usufruto comum, restringindo a apropriação privada - declarando-o propriedade pública - e colocando-o sob a sua alçada. A progressiva legislação que foi sendo aprovada no sentido de consubstanciar o direito do Estado sobre as actividades aqui desenvolvidas, a aposta na implementação de projectos de urbanização nas principais vilas costeiras, a promoção da construção imobiliária nestas áreas, a propaganda oficial ao turismo balnear e a sua inclusão nos planos de fomento nacionais, mostram a relevância que este território adquiriu em pouco mais de um século na perspectiva dos poderes públicos.

Nenhum outro trecho da orla marítima portuguesa reflecte melhor as consequências da ocupação humana do litoral na época contemporânea, como o Algarve, daí termo-lo escolhido como objecto de estudo detalhado. Se a faixa costeira a Norte do

Tejo foi descoberta e utilizada para efeitos balneares ainda no século XIX, devido à instalação do caminho-de-ferro que tornou as suas praias acessíveis a um maior número de gente, a região algarvia permaneceu praticamente isolada até aos anos 20/30 da centúria seguinte, por causa da falta de transportes e vias de comunicação. Enquanto localidades como a Granja, Espinho, Nazaré, Figueira da Foz e Cascais conheceram um desenvolvimento acentuado – com expressão significativa no seu crescimento urbano –, antes de 1900, atraindo banhistas de todo o país e até da vizinha Espanha, graças ao fulgor da vida de praia durante a época balnear e ao prestígio social que significava uma estadia ali; Monte Gordo, Albufeira, Vilamoura, Praia da Rocha ou Lagos – as futuras grandes estâncias turísticas do Algarve – não passavam de pequenos aglomerados (ou não tinham ainda existência física, como é o caso de Vilamoura), com meia dúzia de casas, raros divertimentos e alguns banhistas, vindos dos concelhos limítrofes ou do Baixo Alentejo.

Perante este panorama, surge a pergunta inevitável: que factores permitiram a (rápida) transformação do Algarve, ao ponto de hoje nenhuma outra região litoral ter tamanha importância turística em Portugal? Primeiro que tudo, o clima ameno (nenhum outro no país se lhe compara), a temperatura das águas (significativamente mais quentes do que as da costa ocidental) e a agitação marítima de média energia (que contrasta com a da fachada ocidental, que é de alta a muito alta energia). Depois, a criação de vias de comunicação e o estabelecimento de meios de transporte regulares entre esta província, o país e o resto do mundo: o caminho-de-ferro chegou no início do século XX, as estradas foram construídas depois da Segunda Guerra, mas foi sobretudo o aeroporto de Faro (1965) a fazer a diferença em termos de acessibilidade. Em seguida, podemos falar das iniciativas locais e estrangeiras de difusão das qualidades – climáticas, paisagísticas, balneares, gastronómicas – daquele território: entre os anos 40 e 60 foram publicados vários guias turísticos – em inglês, francês e alemão – destinados a promover a região junto dos circuitos internacionais. O Algarve era então “o segredo mais bem guardado” da Europa: dotado de um clima suave e de um conjunto de praias de grande beleza cénica, mantinha-se praticamente intocado, preservando um encanto que as estâncias do Mediterrâneo – degradadas pelo excesso demográfico – começavam a perder.

O caso algarvio é extremamente interessante do ponto de vista histórico porque o seu tradicional isolamento permitiu que chegasse até bem dentro do século XX mantendo um conjunto de características regionais, sendo quase possível indicar – graças à abundância de fontes documentais – o momento exacto em que esta região se

começou a metamorfosear sob influência do turismo. Os anos 60 assinalam o ponto de viragem, desta década datam vários estudos e planos encomendados pelas autoridades estatais para converter o Algarve numa grande região turística, capaz de rivalizar com a vizinha Espanha. A inclusão do turismo balnear nos planos de fomento – privilegiando o investimento nas duas áreas consideradas de maior apetência, o Algarve e a Madeira – revelam a intenção dos poderes públicos de canalizar para Portugal (sobretudo para aquelas regiões) uma parte do fluxo turístico internacional que tão generosos lucros oferecia aos países pioneiros nesta matéria. As tentativas de planificar (e ordenar) o desenvolvimento do turismo algarvio, o investimento na construção do aeroporto de Faro, o apoio concedido à iniciativa privada para a edificação de unidades hoteleiras e novos empreendimentos urbanísticos, a propaganda feita à região pelas entidades oficiais, são elementos da estratégia do Estado para promover este território, com o objectivo de revitalizar a economia nacional.

Desde finais de 60 até aos anos 80, o Algarve conheceu um desenvolvimento sem precedentes em Portugal, devido não só à grande afluência de turistas estrangeiros, mas também à melhoria das condições de vida da população portuguesa após o 25 de Abril de 1974 e à conquista de certos direitos sociais que permitiram a muita gente gozar férias, longe de casa, na beira-mar algarvia. A explosão urbanística que acompanhou o apogeu do turismo de massas traduziu-se num crescimento desmesurado e desordenado, em que as regras do mercado e a especulação fundiária e imobiliária se sobrepuseram a todos os interesses gerais. Os planos de ordenamento turístico/urbanístico traçados nos anos 60 não chegaram a ser implantados e no período conturbado que se seguiu à Revolução de Abril não houve qualquer controlo ou fiscalização da construção. Quando os primeiros instrumentos de ordenamento do território foram aprovados - nos anos 90 - a realidade concreta e os direitos estabelecidos obrigaram ao sancionamento de toda a espécie de irregularidades, pondo em causa desde a primeira hora a prática de uma boa gestão do uso do solo. As consequências da ocupação intensa e desregrada da orla costeira algarvia em tão curto tempo - cerca de 30 anos - provocaram graves desequilíbrios nos sistemas naturais, contribuindo para a degradação da paisagem e para colocar em risco a presença humana nos trechos mais afectados.

Os primeiros sinais (conhecidos e bem documentados) de erosão costeira datam de meados do século XIX, tendo-se registado na estância balnear de Espinho. Esta

localidade, essencialmente piscatória até à chegada dos primeiros banhistas, sofreu uma mutação profunda a partir do momento em que aqui se instalou um apeadeiro (depois estação) de caminho-de-ferro, que a tornou mais acessível. Os galgamentos oceânicos e a destruição de parte da vila pelo mar iniciaram-se, segundo o registo histórico, por volta de 1869, estando estes fenómenos relacionados com a conjunção de factores naturais e antrópicos. Num sector litoral sujeito a grande variabilidade nas dimensões da praia assistiu-se à instalação de um tipo de povoamento fixo - por oposição à mobilidade dos palheiros -, pouco adequado à instabilidade da linha de costa. Concomitantemente, foram feitas várias obras - construção de molhes, extracção de pedras, dragagens -, na foz do Douro, principal fornecedor de areias a este litoral, que se crê terem provocado alterações nas correntes marítimas que encaminhavam os sedimentos para sotamar, na direcção de Espinho. Mais, os estudos históricos mostram que houve uma diminuição clara do número de grandes cheias neste rio entre o período de Setecentos e o século XX, o que reduziu o aporte de sedimentos fornecidos à deriva litoral, ainda antes do aparecimento das barragens no Douro, cuja construção contribuiu para a diminuição drástica deste fluxo. As tentativas feitas para salvar a povoação de Espinho da fúria do mar mostraram-se inglórias quase até à actualidade: só com a artificialização da frente marítima - através da implantação de vários esporões e de um molhe longilitoral - se conseguiu proteger a cidade. Ainda que a situação de Espinho tenha ficado (aparentemente) resolvida, a erosão costeira não desapareceu, foi transferida para sotamar, afectando as povoações a sul e obrigando à implantação de novos esporões, que por sua vez empurram o problema para outros sectores da costa, evidenciando um dos aspectos (mais) negativos das obras de engenharia costeira e mostrando a imprevisibilidade de resultados inerente às intervenções antrópicas nos sistemas naturais.

A análise das fontes históricas - periódicos, corografias, monografias, documentos oficiais, relatórios técnicos e outros - permitiu verificar que o fenómeno que atingiu Espinho afectou (embora com menor impacto) muitas outras localidades litorâneas, havendo também um número cada vez maior de notícias sobre povoações ameaçadas pelo mar à medida que se avança no tempo. Perante aos dados disponíveis, chegámos à conclusão que um maior número de informações sobre este tipo de acontecimentos não significa necessariamente um maior número de eventos, mas sim um agudizar da situação em termos da destruição causada, face à cada vez mais intensa ocupação humana de territórios que estão sob influência da acção marítima (ainda que

apenas durante a ocorrência de eventos de elevada energia). Com efeito, o nascimento da imprensa moderna em meados do século XIX e o posterior desenvolvimento de outros meios de comunicação permitiram a divulgação a uma escala nunca antes possível deste tipo de fenómenos (desde sempre conhecidos das populações marítimas) dando-lhes um relevo proporcional aos estragos que provocam no património erguido na orla costeira, sendo certo que os danos são tanto mais graves quando maior é a pressão da presença humana no litoral.

Dentro desta temática há ainda que destacar dois aspectos que nos foi possível verificar através da análise diacrónica da ocupação do litoral. Primeiro, em localidades específicas, como a Nazaré e a Ericeira, a substituição dos palheiros – estruturas de impacto reduzido sobre o meio de implantação – por casas de alvenaria e/ou o crescimento urbano das povoações estão directamente relacionados com a intensificação da erosão costeira. Segundo, a recolha sistemática de informações sobre galgamentos oceânicos e evidências de recuo da linha de costa, num período de tempo lato, permitiu detectar que as áreas mais atingidas por estes fenómenos são quase sempre as mesmas, havendo claros indícios que em dois séculos pouco mudou quanto à situação dos aglomerados populacionais erguidos em zonas de risco. Mencionamos a título de exemplo o caso da Costa da Caparica, sujeita a invasões do mar (conhecidas e documentadas) desde o século XIX. Ali se gastaram milhões de euros na construção e manutenção de esporões e em operações de reposição artificial de areias, para salvaguardar alguns núcleos urbanos construídos (ou ampliados) no último século. Apesar de tudo o tem sido feito, continua a não haver soluções definitivas para a praia mais frequentada da área de Lisboa.

Outro caso paradigmático, que reflecte o impacto das acções antrópicas sobre o meio litoral e depois as formas de intervenção de que se socorre o homem para resolver os problemas que a sua própria actuação determinou ou fomentou, é o da Praia da Rocha. Um século de distância separa os fenómenos de erosão costeira que atingiram Espinho e os que ocorreram naquela praia algarvia. Distantes no tempo e o espaço, em litorais com características totalmente distintas, as duas situações têm em comum o facto de terem sido as actividades humanas ali desenvolvidas a propiciar a ocorrência dos fenómenos de erosão, que vieram pôr em risco a presença das comunidades instaladas junto ao mar. Já Espinho enfrentava a fúria do mar quando a Praia da Rocha começou a receber os seus primeiros banhistas. Durante muitos anos, esta localidade satélite de Portimão não passou de uma pequena estância balnear com afluência

regional. Foi sobretudo a partir dos anos 60 – como aliás no resto do Algarve – que se verificou um maior crescimento da povoação e que as casas entretanto edificadas sobre as arribas se viram ameaçadas pela erosão. A variabilidade da Praia da Rocha dependeu sempre das trocas sedimentares com os bancos submersos do delta do rio Arade. As sucessivas dragagens feitas na sua barra e a construção do molhe W. do porto parecem ter provocado alguma interferência neste fluxo, havendo notícia de alguma redução das dimensões do areal. Foram feitos estudos sobre a pressão a que estavam sujeitas as arribas neste período, mas não foi possível encontrá-los. Não sabemos se o processo de desgaste das falésias por acção do mar se tornou então mais intenso, o que podemos afirmar é que qualquer recuo da linha de costa naquela época teria tido consequências graves dada a existência de grande número de estruturas sobre as arribas. Por outro lado, o areal da praia mostrava-se manifestamente insuficiente para albergar a grande quantidade de turistas que procuravam aquela praia, limitando a sua futura expansão. Assim, em finais dos anos 60, tornou-se premente encontrar uma solução que permitisse manter as arribas ao abrigo da erosão marítima e simultaneamente aumentar a capacidade de carga do areal de modo para acolher mais visitantes. Para travar a destruição de Espinho optou-se pela artificialização do litoral através da construção de um campo de esporões. Na Rocha decidiu-se pela alimentação artificial da praia, recorrendo a areias provenientes da dragagens do ante-porto do Arade. As duas soluções mostraram-se eficazes na resolução dos problemas locais, mas uma mais não fez do que esconder a situação, empurrando-a para outro sector da costa; enquanto, a outra não revelou impactos negativos na orla marítima adjacente, tendo sido considerada um caso de sucesso, dado que se conseguiu – graças às características específicas daquele sector costeiro que forma um sistema fechado onde os sedimentos se conservam - recuperar o equilíbrio da praia. A alimentação artificial da Praia da Rocha (1971) - foi uma das primeiras a ser realizada em Portugal: o bom resultado alcançado contribuiu para que esta prática se difundisse, sendo hoje considerada uma das melhores formas – tendo em conta os impactos negativos – de mitigação da erosão que afecta a faixa litoral portuguesa. Contudo, as intervenções realizadas em Espinho e na Praia da Rocha tiveram efeitos perversos no que toca à ocupação do litoral, contribuindo ambas para a intensificação da construção em zonas de risco, já que o afastamento do perigo imediato deu às populações (e às autoridades) uma falsa sensação de segurança, que determinou o aumento em número e em volumetria das edificações junto ao mar. Isto significa que

em caso de ruptura dos sistemas de protecção, os níveis de destruição de propriedade serão muito superiores aos que ocorreram ou podiam ter ocorrido no passado.

Os problemas actuais do litoral não dependem apenas do que foi feito nas áreas limítrofes do mar, mas resultam também das transformações operadas no interior do território e no país vizinho, visto que os sistemas naturais costeiros, altamente complexos e interdependentes de diversos factores, são muito sensíveis a quaisquer mudanças nos mecanismos de forçamento externos. A construção de grandes barragens para a produção de energia hidroeléctrica, a regularização dos cursos dos rios, a edificação de molhes de protecção de estruturas portuárias, as dragagens e extracção de inertes, a intensificação da agricultura, a florestação e a impermeabilização dos solos, têm consequências várias sobre a faixa marítima, sendo sobretudo responsáveis pela diminuição drástica do abastecimento sedimentar à orla litoral, provocando um défice crónico de areias que afecta o equilíbrio das formas naturais costeiras e reduz a sua capacidade de adaptação à acção marítima, sobretudo na ocorrência de eventos extremos.

Sabendo-se que a erosão costeira é um fenómeno natural que só se torna problemático quando põe em causa o património edificado sobre a faixa marítima, a principal questão que se coloca às sociedades actuais é saber qual a melhor forma de gerir os conflitos associados aos diferentes usos do território, tanto mais que a intensificação da ocupação humana junto ao mar colide directamente com duas tendências que já se fazem sentir – e que se agudizarão no futuro – a subida do nível médio do mar - em consequência do aumento da temperatura atmosférica por causa do “efeito-estufa” - e a diminuição acentuada do abastecimento sedimentar ao litoral, fruto das inúmeras intervenções antrópicas levadas a cabo tanto no litoral como no interior do país. Uma vez que é extremamente difícil prever com exactidão os problemas concretos que virão a colocar-se, qualquer estratégia futura terá de basear-se em certos parâmetros, nomeadamente no conhecimento técnico e científico dos ambientes costeiros e da sua tendência evolutiva; na avaliação dos impactos produzidos pelas actividades humanas na faixa marítima e nas bacias hidrográficas dos rios que ali desaguardam; e numa perspectiva global do litoral, encarando-o como uma realidade complexa composta por vários sistemas naturais interdependentes e altamente dinâmicos. A implementação de uma política integrada de gestão das zonas costeiras poderá ser a estratégia mais adequada desde que se tenha em conta que é mais útil

cooperar com a natureza do que lutar contra ela, pelo que as soluções a desenvolver devem mostrar-se suficientemente flexíveis para se adaptarem a problemas imprevistos, assentando ao mesmo tempo no princípio da precaução, isto é, na antecipação de eventuais consequências e na adopção de uma atitude de prudência em caso de desconhecimento do impacto de determinadas medidas no litoral. Face ao aumento das situações de risco no futuro, em consequência das alterações climáticas, é fundamental que os instrumentos de ordenamento e gestão sejam suficientemente maleáveis para responderem aos desafios que se lhes vão colocar. Por outro lado, o bom funcionamento das medidas definidas em nome da gestão costeira depende da consciencialização por parte dos seus responsáveis de que esta é uma tarefa que interessa a todos em geral e a cada um de forma particular, pelo que se torna essencial garantir a cooperação a vários níveis de entidades europeias, nacionais, regionais e locais. Em última instância, o envolvimento efectivo dos cidadãos nesta matéria revela-se determinante para o sucesso destas políticas, uma vez que só através da participação cívica activa se poderá exigir dos decisores políticos a protecção deste património natural colectivo, responsabilizando-os pelas consequências dos seus actos em caso de desrespeito pela vontade comum.

Glossário

Abastecimento sedimentar – quantidade de areias que alimentam a deriva litoral. Normalmente o abastecimento sedimentar dominante é fluvial, mas a erosão das arribas, a fusão de glaciares costeiros, etc. também fornecem sedimentos.

Acção antrópica – Qualquer acção exercida pelo homem sobre o meio.

Acreção – Aumento da acumulação sedimentar numa praia.

Agitação marítima – Ondulação, que é ser caracterizada segundo a direcção, altura e período das vagas.

Algar – Cavidade natural de desenvolvimento predominantemente vertical.

Alimentação artificial da praia – Injecção pelo homem de volumes de areias que possibilitem a reconstituição natural da praia.

Aluvião – Conjunto de sedimentos detríticos transportados ou depositados por um curso de água.

Arenitos – Rochas sedimentares constituídas pela aglutinação de areias por um cimento natural.

Arriba marinha activa – Arriba que é atingida e intervencionada pelas ondas.

Arriba marinha morta – Arriba que já não está em contacto com as ondas, devido à variação do nível do mar ou à acumulação de sedimentos.

Assoreamento ou **aluviamiento** – Processo de acumulação sedimentar fluvial, lacustre ou estuarina.

Bacia hidrográfica – Área terrestre a partir da qual todas as águas fluem, através de ribeiros e rios para o mar, desembocando numa única foz.

Baixa-mar – Nível mínimo num ciclo de maré (Fig. 132).

Barra de maré – Canal que viabiliza trocas hídricas, sedimentares, químicas e de nutrientes entre o meio lagunar e o oceano.

Batimetria – Medição das profundidades dos oceanos, mares, lagos, lagoas e rios.

Barlamar – De onde vem a água, tendo em conta o sentido da deriva litoral dominante.

Cabedelo ou **restinga** – Cordão litoral com uma extremidade livre e a outra ancorada na costa.

Calado – Designação dada à profundidade a que se encontra o ponto mais baixo da quilha de uma embarcação. O calado, acrescido de um valor de segurança, determina os portos, as barras e os canais onde o navio pode entrar.

Canhão submarino – Vale submarino encaixado na plataforma continental. É assim designado devido à semelhança com os cânhões (canyons) existentes nos continentes.

Capacidade de carga ecológica - Carga máxima admissível numa área ou ecossistema que não ponha em risco de deterioração irreversível os valores ecológicos.

Caudal sólido – Quantidade de sedimento que passa numa secção litoral ou fluvial durante determinado período (normalmente um ano). No litoral é o equivalente à deriva litoral.

Cavidades cársticas – Cavernas provocadas pela erosão da água que se infiltra em terrenos facilmente solúveis (calcário).

Comportamento regressivo do litoral – Linha de costa apresenta tendência para migrar em direcção ao oceano (isto significa que há acumulação sedimentar ou que o nível médio do mar está a descer).

Comportamento transgressivo do litoral – Linha de costa apresenta tendência para migrar em direcção ao continente (o que significa que há erosão).

Corte eólico – Depressão formada nas dunas por erosão eólica.

Datum – em Geodesia, é um conjunto de parâmetros que definem a referência de um sistema de coordenadas geográficas ou altimétricas.

Deriva litoral – Quantidade de sedimento que passa numa secção do litoral durante determinado período (normalmente um ano).

Écotoño – Zona de contacto entre duas formações com características distintas. Área de transição entre dois tipos de vegetação.

Erosão costeira – recuo da linha de costa em resultado de vários processos, sendo os principais a elevação do nível médio do mar, a diminuição da quantidade de sedimentos fornecidos ao litoral, a degradação antropogénica das formas costeiras naturais e a implantação de obras pesadas de engenharia costeira.

Espraio – Movimento ascendente da água da onda, após a rebentação, através da face da praia.

Estruturas de protecção costeira – Estruturas de engenharia que visam evitar o recuo da linha de costa ou aumentar a área utilizável das praias. Podem ser transversais (perpendiculares ou oblíquas à linha de costa) – esporões ou molhes – ou longitudinais (dispostas paralelamente à linha de costa) – paredões ou quebramares.

Formas naturais costeiras:

- **Formas de acumulação** – Litorais arenosos: praias e dunas.

- **Formas de erosão** – Litorais rochosos: arribas, plataformas de abrasão marinha, leixões e arcos.

Fotogrametria – Técnica de obtenção de informações confiáveis sobre objectos físicos e/ou o meio ambiente através de processos de gravação, medição e interpretação de imagens fotográficas.

Galgamento oceânico – Acontece quando as ondas ultrapassam a parte superior da praia e avançam para o interior, sobre as dunas e/ou zonas urbanas.

Geoformas – Formas de relevo.

Geomorfologia – Ciência que descreve e explica a génese e evolução do relevo terrestre continental e submarino.

Grauvaque – rocha de origem sedimentar constituída por fragmentos de outras rochas presas por uma espécie de “cimento”. É uma rocha formada em grandes movimentos de compressão, tais como deslocamentos glaciares ou tectónicos.

Ilhas-barreira – Conjunto de ilhas que define, entre estas e o continente, um corpo lagunar. Consequentemente, constituem uma barreira entre a laguna e o mar.

Jusante – Rio abaixo, no sentido da foz ou para onde correm as águas.

Leixão – Saliência de rocha que se destaca da costa e que emerge ou fica quase a descoberto na baixamar.

Litificação – É um conjunto complexo de processos que convertem sedimentos em rocha consolidada.

Litologia – Classificação do tipo de rochas, com base na cor, textura, estrutura, composição mineralógica ou granulometria.

Longilitoral – Ao longo da praia.

Maré equinocial – Maré que ocorre durante os equinócios, em Março e Setembro, atingindo a amplitude máxima.

Maré viva ou de **sizígia** – Maré com a maior amplitude que ocorre quando a Lua, a Terra e o Sol estão alinhados, nas fases de Lua Nova e Lua Cheia.

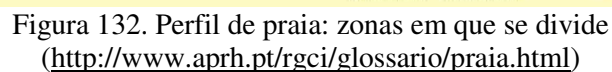
Miocénico – Época da escala temporal geológica compreendida entre os 23 e os 5,3 milhões de anos.

Montante – Vale acima, do lado da nascente ou de onde vêm as águas do rio.

Morfodinâmica – Evolução das formas de relevo.

Movimentos épirogénicos – Movimentos verticais, de levantamento ou rebaixamento, da crosta terrestre, geralmente lentos e abrangendo amplas regiões.

Perfil de praia – Condicionado pelas características dos sedimentos e pelo clima de agitação marítima dos dias/semanas anteriores (Fig. 132).



Perfil da praia antes do temporal

crista da berma

Durante o temporal a areia é transferida para as barras submarinas

Após o temporal a praia começa a ser reconstruída por migração das barras submarinas

Com a continuação do mar calmo começa a constituir-se nova berma

berma antiga

nova berma

Após algumas semanas a praia adquire perfil semelhante ao inicial

Figura 133. Esquema que ilustra a situação de uma praia antes e depois de uma tempestade (<http://w3.ualg.pt/~jdias/GESTLIT/index7.html>)

Praia subáerea – Parte da praia que está emersa (Fig. 132)

Praia submersa – Parte da praia que está debaixo de água (Fig. 132).

Preia-mar – Nível máximo num ciclo de maré (Fig. 132).

Quaternário – período da escala temporal geológica, que teve início há 1,6 milhões de anos e se estende até hoje.

Ravinamento – Sulco produzido no terreno em resultado da erosão de águas de escoamento.

Ressaca ou refluxo – Movimento da água no sentido do oceano depois do espraio.

Regime hidrográfico – É a variação do nível das águas do rio, durante o ano.

Salsugem – Gotículas de água salgada que resultam da rebentação e são transportadas pelo vento para o interior.

Sapa – Zona de escavamento na base de uma arriba provocada pela actuação das ondas. A progressiva evolução da sapa tira sustentação à parte sobrejacente da arriba, que acaba por cair, o que conduz ao recuo daquela em direcção ao continente (Fig. 134).

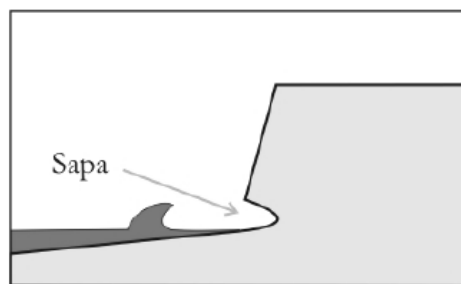


Figura 134. Ilustração esquemática da formação de uma sapa (retirado das aulas do Prof. Mário Neves)

Sedimentogénese – conjunto de processos que intervêm na formação de sedimentos.

Siltito – Rocha constituída predominantemente partículas sedimentares muito pequenas (inferiores a 63 micra).

Sobreelevação do nível do mar de índole meteorológica – Elevação do nível do mar, acima do que é imposto pela maré, causada por baixas pressões atmosféricas ou pela actuação de ventos fortes que sopram do mar para terra.

Sotamar – Para onde vai a água, tendo em conta o sentido da deriva litoral dominante.

Subsidência continental – Processo de rebaixamento da superfície terrestre com amplitude regional e/ou local por causas tectónicas ou não-tectónicas.

Tectónica – Ramo da Geologia que trata do estudo da origem e evolução das estruturas produzidas pela deformação na crosta terrestre.

Tômbolo – Acumulação sedimentar induzida pela difracção e refracção das ondas nas extremidades de um obstáculo, inicialmente sem conexão com terra, que acaba por ficar ligado a esta pela dita acumulação.

Variação eustática do nível médio do mar – Variação global (à escala planetária) do nível do mar originado por modificações do volume de água dos oceanos ou da capacidade das bacias oceânicas.

Sites consultados:

<http://www.aprh.pt/rgci/glossario/index.html>

<http://w3.ualg.pt/~jdias/JAD/index.html>

http://pt.wikipedia.org/wiki/Página_principal

http://geologia.aroucanet.com/index.php?option=com_content&task=view&id=37&Itemid=64

<https://dspace.ist.utl.pt/bitstream/2295/134961/1/4%20aula%20-limiarres,%20ccarga.pdf>

<http://www.dct.uminho.pt/pnpg/gloss/glossa.html>

<http://vsites.unb.br/ig/glossario/index.html>

<http://www.ecolnews.com.br/dicionarioambiental/>

<http://www.infopedia.pt/>

Fontes e Bibliografia

1. Fontes

1.1. Manuscritas

- GASPAR, Manuel, *Libro universal de derrotas, alturas, longitudes e conhecenças de todas as navegações destes reinos de Portugal e Castela, Índias Orientais e Ocidentais, o mais copioso e claro que pode ser, em serviço dos navegantes. Ordenado por pilotos consumados desta ciência e virtudes, de aproveitar em serviço de Deus*, 1594 [Biblioteca Nacional de Lisboa, Reservados].
- *Memórias Paroquiais*, 1758 [Arquivo Nacional Torre do Tombo].

1.2. Policopiadas (documentos oficiais)

- *Actas da Câmara Consultiva de Urbanização do Distrito de Faro*, s.l., s.n. [policopiado], 1969 [Centro de Documentação do Turismo].
- Comissariado do Turismo, *Plano Regional do Algarve – Prof. Dodi, Outubro de 1966. Parecer*, s.l., s.n. [policopiado], 1967 [Centro de Documentação do Turismo].
- Id., Gabinete de Estudos e Planeamento, *Planeamento turístico do Algarve. Relatório de base – 2.^a parte*, s.l., s.n. [policopiado], 1966 [Centro de Documentação do Turismo].
- Conselho Superior de Obras Públicas, *Parecer n.º 661 - Projecto de urbanização da Praia da Rocha*, relator Francisco Maria Henriques, Lisboa, s.l., s.n., [policopiado], 1936, [Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas].
- Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes, *Parecer n.º 3882 – III, relativo ao Plano do Sector 4 do Planeamento Urbanístico do Algarve (Plano Sub-regional de Portimão)*, s.l., s.n., [policopiado], 1973 [Arquivo da Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano].

- DODI, Luigi *et ali*, *Planeamento urbanístico da região do Algarve, Esboceto da faixa marginal. Memória descritiva*, s.l., s.n. [policopiado], 1964 [Centro de Documentação do Turismo].
- Id., *Plano Regional do Algarve. Ante-Plano*, s.l., s.n. [policopiado], 1966 [Arquivo da Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano].
- Gabinete do Plano Regional do Algarve, *Parecer sobre o Sector 4 do Planeamento Regional do Algarve*, s.l., s.n. [policopiado], Dezembro 1968, [Centro de Documentação do Turismo].
- Ministério das Obras Públicas e Comunicações – Conselho Superior de Obras Públicas, *Processo n.º 2314, Praia da Rocha – Antepiano de urbanização*, s.l., s.n., [policopiado], 1952 [Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas].
- Ministério das Obras Públicas e Comunicações, Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, *Planeamento Urbanístico da Região do Algarve. Esboceto e orientação geral. Relatório do Gabinete Técnico do Plano Regional do Algarve*, s.l., s.n. [policopiado], 1964 [Centro de Documentação do Turismo].
- Ministério das Obras Públicas, Direcção Geral de Serviços Marítimos, Divisão de Serviços Marítimos, Divisão de Estudos e Projectos, *Projecto - Aditamento ao projecto de dragagem da bacia de fundeadouro e manobra no anteporto de Portimão*, s.l., s.n. [policopiado], Abril 1970 [Arquivo do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos].
- *Plano de urbanização da Praia da Rocha. Memória descritiva e justificativa*, policopiada, s.d [1942] [Arquivo da Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano].
- Secretariado Nacional de Informação, Direcção de Serviços do Turismo, *Plano de Valorização turística do Algarve. Estudo preliminar*, s.l., s.n., [policopiado], 1963 [Centro de Documentação do Turismo].
- *Sector IV. Plano Director. Memória Descritiva. Regulamento*, s.l., s.n., s.d. [anos 60] [Arquivo da Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano].

1.3. Impressas

- ABECASIS, Duarte, “Portos do Algarve”, Separata da Revista *A nossa terra*, Vila Real de S. António, .s.n., s.d. [1928].
- *Actividade desenvolvida pelos Serviços Cartográficos do Exército*, Lisboa, Edições do Estado Maior do Exército, 1948.
- AMZALAK, Moses Bensabat, *A economia marítima*, Lição inaugural do Curso de 1915-1926 da 15.^a cadeira do Instituto Superior de Comércio de Lisboa, Lisboa, s.n., 1926.
- ANÓNIMO, *Os banhos de mar ou os olhos de uma senhora banhados em lágrimas por se ver contrariada no desejo de ir a eles*, Porto, Tip. à Praça de Santa Teresa, 1825.
- Id., *A barca dos banhos. Primeira carta de prevenção e notícia a um amigo que pedia a outro lhe desse uma ideia da tão celebrada barca de banhos*, Lisboa, Impressão Régia, 1811.
- Id., *A barca dos banhos. Segunda carta sobre a palestra que vai por causa da mesma barca*, Lisboa, Impressão Régia, 1811.
- ARRUDA, João, *Cartas de um viajor*, Santarém, Tipografia do Correio da Estremadura – Editora, 1908.
- ATAÍDE, José de, *Serviços da Repartição de Turismo. Setembro 1911 – Junho 1912. Relatório*, s.l., Tip. Bayard, 1912.
- BAGINHA, Joaquim, *Guia do excursionista e banhista com indicação dos pontos dignos de visitar nas principais estações, praias e termas servidas pela rede ferroviária do país*, Lisboa, A Popular Tipografia, 1911.
- BARATA, José Nunes, *O turismo em Portugal*, Lisboa, Companhia Nacional Editora, 1964.
- BARRETO, D. José Trazimundo Mascarenhas, *Memórias do Marquês de Fronteira e d’Alorna*, vol. I e II, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1986.
- BONNET, Charles, *Memória sobre o Reino do Algarve. Descrição geográfica e geológica*, estudo introdutório de José Vilhena Mesquita, tradução, actualização e notas de M.^a Armanda Viegas, s.l., Presidência do Conselho de Ministros - Secretaria de Estado da Cultura, 1990 [1.^a edição de 1850].

- BRAFORD, Sarah, *Algarve*, Lisboa, Companhia Portuguesa dos Petróleos BP, 1971.
- BRAGA, Teófilo, *A Pátria Portuguesa. O Território e a Raça*, Porto, Ed. Livraria Ernesto Chardron, 1894.
- Id., *Romanceiro geral português. Romances de aventuras, históricos, lendários e sacros*, 3 vols., Lisboa, Manuel Gomes Editor, 1907.
- BRANDÃO, Raul, *Os Pescadores*, Lisboa, Editorial Comunicação, 1986.
- BREYNER, Tomás de Mello, *Memórias do Professor Thomaz de Mello Breyner, 4.º Conde de Mafra*, vol. I, Lisboa, Edição do Serviço de Dermatologia do Hospital do Desterro, 1997.
- CABREIRA, Tomás, *O Algarve económico*, Lisboa, Imprensa Libiano da Silva, 1918.
- CALVERT, Lois, *Guide to the Algarve*, London, The Daily Telegraph, 1972.
- CAMÕES, Luís de, *Os Lusíadas*, 3.ª edição, Porto, Porto Editora, s.d.
- CARDOSO, Agostinho Cardoso, *A Madeira e o turismo nacional*, Intervenção do deputado pelo círculo do Funchal, no aviso prévio sobre turismo, efectuado na sessão legislativa de 1963-1964, da Assembleia Nacional, Funchal, s.n., 1964.
- CARNEIRO, António de Mariz, *Regimento de pilotos e roteiro da navegação e conquistas do Brasil, Angola, S. Tomé, Cabo Verde, Maranhão, Ilhas e Índias Ocidentais*, Lisboa, Por Manuel da Silva, 1655.
- CARVALHO, Alfredo de, *A costa algarvia (alguns aspectos)*, conferência realizada em Olhão no dia 27 de Maio de 1928, promovida pelo *Diário de Notícias*, Lisboa, Edição Nacional de Publicidade, s.d.
- CHANDLER, Harry and Rene, *The Algarve*, s.l., The Traver Club, s.d. [1972].
- CLAPAREDE, *Estudo sobre os banhos de mar. Conselhos aos banhistas*, Lisboa, Tip. Progressista de P.A. Borges, 1874.
- COELHO, Francisco Ramos, *Portos marítimos e navegação exterior*, Lisboa, Imprensa Nacional de Lisboa, 1929.
- COLAÇO, Branca de Gonta e ARCHER, Maria, *Memórias da linha de Cascais*, Lisboa, Parceria de António Maria Pereira, 1943.
- COOK, Frank, *The traveler's paradise. Algarve, Portugal*, Vila Real de S. António, Empresa Litográfica do Sul, 1971.

- CORTESÃO, Jaime, *Os factores democráticos na formação de Portugal*, Lisboa, Livros Horizonte, 1978.
- CORVO, João de Andrade, *Algumas palavras acerca do estado geral das nossas terras em 1875*, Lisboa, Minerva, 1875.
- COSTA, Constâncio Roque da, *Problemas da economia nacional. Agricultura, comércio e navegação nas suas relações com o mercado mundial*, Lisboa, Parceria António Maria Pereira - Livraria Editora, 1909.
- COSTA, F. B. Velho da, *O Plano de Urbanização da Praia da Rocha e a burocracia política local*, Portimão, Tipografia Lumen, 1937.
- COSTA, Luís Pereira da, *Banhos de mar. Elementos de hidroterapia marítima*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1882.
- COUTINHO, Manuel Joaquim Moreira, “Memória sobre o uso dos banhos de mar”, *Jornal da Sociedade das Ciências Médicas de Lisboa*, 2.^a série, tomo V, Lisboa, 1849.
- Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos, *O melhoramento dos portos continentais e insulares em Portugal*, s.l., Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos, 1945.
- EÇA, Asta de Almeida d’, EÇA, Luís de Almeida d’, *Algarve. Portugal. Férias em todas as estações*, Loures, Luís de Almeida d’Eça, 1984.
- EÇA, Rui d’, “A orla marítima de Portugal em relação à tisioterapia”, *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 25.^a série, n.º 11, 1907.
- EÇA, Vicente de Almeida d’, *Lições de História marítima geral*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1895.
- Id., *As pescas marítimas em Portugal*, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 1909.
- FELICIANO, Félix, *Relação do sucesso que teve um corsário de levantados, que havia tempos andava infestando os mares, cativando muitas embarcações*, Lisboa, s.d.
- FÉLIX, Filipe, *Breve estudo sobre a serra leste do Algarve (Notas sobre o seu estado económico-agrícola)*, dissertação inaugural apresentada ao Instituto de Agronomia e Veterinária, s.l., s.n., 1906.
- FERDINANDISI, Jacome, *Onomatopeia onanense ou anedótica do monstro anfíbio que na memorável noite de 14 para 15 de Outubro do presente ano de*

1732 apareceu no Mar Negro e saindo em terra falou aos Turcos de Constantinopla com voz tão alta e horrível, que parecia um trovão, respirando com tanta fúria, que o alento era tão impetuoso e forte do que a maior tempestade e com essa tormenta subverteu os navios do Ponto Euxino e arraiou mesquitas, torres e palácios da corte otomana, Lisboa, Lisboa Ocidental, 1732.

- FRANCO, Mário Lyster, *Praia da Rocha, Monchique, Sagres, a trindade maravilhosa. Os problemas iniciais do turismo no Algarve*, conferência realizada em Lagos no dia 20 de Maio de 1928 no ciclo promovido pelo *Diário de Notícias*, Lisboa, Edição da Empresa Nacional de Publicidade, s.d.
- Id., *Portugal. O Algarve*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1929.
- Id., *Guia turístico do Algarve*, edição da Revista Internacional, Lisboa, Tipografia Proença, 1944.
- FRANZINI, Marino Miguel, *Roteiro das costas de Portugal ou instruções náuticas para inteligência e uso da carta reduzida da mesma costa e dos planos particulares dos seus principais portos*, s.l., Impressão Régia, 1812.
- GIBBONS, John, *Playtime in Portugal. An unconventional guide to the Algarves*, London, Methuen & Co. Ltd., 1936.
- *Guia de Portugal*, dir. de Raul Proença, 2 vols., Lisboa, Biblioteca Nacional de Portugal, 1924-1927.
- *Guia de Portugal*, apresentação e notas de Santana Dionísio, 7 vols., Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1994 [os dois primeiros volumes contém o texto integral da 1.^a edição, dirigida por Raúl Proença e publicada pela Biblioteca Nacional de Lisboa em 1924 e 1927].
- J.B.S.R., *Guia do banhista ou breves reflexões terapeuta-higiénicas a respeito de banhos do mar*, Braga, Editora Viúva Germano e Filho, s.d.
- LEAL, Augusto Pinho, *Portugal antigo e moderno. Dicionário geográfico, estatístico, corográfico, heráldico, arqueológico, histórico, biográfico e etimológico de todas as cidades, vilas e freguesias de Portugal*, Lisboa, Livraria Editora de Matos Moreira e Companhia, 1873-1890.
- LICHNOWSKY, Félix, *Portugal. Recordações do ano de 1842*, Lisboa, Edições Ática, s.d.
- LIMA, Sebastião de Magalhães, *O turismo em Portugal. Necessidade de desenvolver esta indústria no nosso país. Vida internacional*, Conferência

realizada no Teatro da República em 17-04-1912, Lisboa, Imprensa de Manuel Lucas Torres, 1912.

- LOBO, Constantino Botelho de Lacerda, “Memória sobre a decadência da pescaria de Monte Gordo”, *Memórias económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, para o adiantamento da agricultura, das rates e da indústria em Portugal e suas conquistas (1879-1815)*, (dir. de) José Luís Cardoso, tomo III, Lisboa, Banco de Portugal, 1991.
- L.M. (Neoe), *A nossa praia*, Vila do Conde, Tip. Minerva de Alfredo de Amaral Corrêa, 1910.
- LOPES, João Baptista da Silva, *Corografia ou memória económica, estatística e topográfica do Reino do Algarve*, Lisboa, Tipografia da Academia Real da Ciências de Lisboa, 1841.
- LOUREIRO, Adolfo, *Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes*, 8 vols., Lisboa, Imprensa Nacional, 1904-1920.
- MAGALHÃES, Joaquim, LEAL, João, *Algarve. Portugal*, s.l., Comissão Regional do Turismo do Algarve e Banco Português do Atlântico, 1982.
- MARJAY, Frederic P., *Algarve*, Lisboa, Livraria Bertrand, 1964.
- MARTINS, Oliveira, *História de Portugal*, Lisboa, Guimarães Editores, 1972.
- MATA, Matusio, *Os banhos de mar na Junqueira e sítio de Santa Apolónia vistos da terra pelo óculo crítico de ver sas coisas como são. Obra muito útil a todos que desejarem não morrer afogados no mar inesgotável das lograções mulheris*, Lisboa, Oficina de Simão Tadeu Ferreira, 1786.
- MENDES, Adelino, *O Algarve e Setúbal*, Lisboa, Guimarães e C.^a–Editores, 1916.
- MENDES, Frederico Ramos, “Memória justificativa dum plano de melhoramentos da Praia da Rocha”, *I Congresso Nacional de Turismo*, II secção, Lisboa, s.n., 1936.
- Ministério da Marinha, Direcção de Hidrografia, *Roteiro da Costa de Portugal*, Lisboa, Direcção de Hidrografia e Navegação, 1952.
- Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar, Direcção Geral da Marinha, *Contrato celebrado com Alonso Gomes, para o serviço da navegação a vapor entre Lisboa, Sines e os portos do Algarve, bem como entre Mértola e Vila Real de S. António, no rio Guadiana*, s.l., s.n., 1874.

- Ministério das Obras Públicas e Comunicações, *Inquérito sobre o abastecimento de águas e saneamento das praias, termas e estações de turismo do sul do país, realizado pela comissão de engenheiros nomeada pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações por ampliação das portarias de 12 de Janeiro e 23 de Maio de 1934*, Lisboa, Imprensa Nacional der Lisboa, s.d. [1935].
- M.M.S., *Caso acontecido nos banhos do mar por causa do bicho monstro*, Lisboa, Tip. de Matias José Marques da Silva, 1861.
- Nazaré. *A melhor praia de banhos de Portugal*, Nazaré, publicação subsidiada pelo município, s.d.
- NUNES, Joaquim António, *Portimão*, Lisboa, Casa do Algarve, 1956.
- ORTIGÃO, Ramalho, *As praias de Portugal. Guia do banhista e do viajante*, Lisboa, Livraria Clássica Editora, 1966.
- PEREIRA, Esteves, RODRIGUES, Guilherme, *Portugal. Dicionário histórico, biográfico, bibliográfico, heráldico, corográfico, numismático e artístico*, 7 vols., Lisboa, João Romano Torres – Editora, 1906-1915.
- PIMENTEL, Manuel, *Arte prática de navegar e roteiro das viagens e costas marítimas do Brasil, Guiné, Angola, Índias e Ilhas Orientais e Ocidentais. Agora novamente emendado e acrescentado o roteiro da costa de Espanha e Mar Mediterrâneo*, Lisboa, Oficina de Bernardo da Costa de Carvalho, 1699.
- PINTO, Júlio Lourenço, *O Algarve. Notas impressionistas*, Porto, Livraria Portuense, 1894.
- PORT, Len, *Get to know the Algarve*, Lagoa, Vista Ibérica Publicações, 1996.
- *A praia da Costa (Caparica). Estância balnear, de cura, de repouso e de turismo*, Lisboa, Imprensa Lucas e C.^a, 1930.
- QUINTELA, Santos, *Guia do Excursionista em Portugal. Cidades principais, praia, termas. Explicações úteis aos forasteiros*, Porto, Imprensa Nacional, 1929.
- *Relação do monstruoso peixe que nas praias do Tejo apareceu em 16 de Maio deste presente ano de 1748*, s.l., s.n., s.d.
- RIBEIRO, Carlos e DELGADO, Néry, *Relatório acerca da arborização geral do país apresentado a sua Ex.^a o Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria em resposta aos quesitos do artigo 1.º do decreto de 21 de Setembro de 1867*, Lisboa, Tipografia da Academia das Ciências, 1868.

- RIBEIRO, Orlando, *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico. Esboço de relações geográficas*, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1991.
- SAMPAIO, Alberto, *Estudos históricos e económicos*, 2 vols., Lisboa, Editorial Vega, 1979.
- SANCHES, Ribeiro, *Tratado de Conservação da Saúde dos Povos*, 1756.
http://www.estudosjudaicos.ubi.pt/rsanches_obras/tratado_saude_povos.pdf
- SANTOS, C. Pereira dos, *Monography of Algarve*, Faro, União Tipografia, 1929.
- SANTOS, César dos, *Terra morena. Algarve do sonho e da realidade*, Lisboa, Início, 1965.
- SANTOS, Correia dos, *O turismo no Algarve. Como os estrangeiros sabem valorizar as suas riquezas*, Lisboa, Imprensa Lucas, 1931.
- SÃO JOSÉ, Frei João de, *Corografia do Algarve* (1577), “Duas Descrições do Algarve do século XVI”, (apresentação, notas e glossário de) Manuel Viegas Guerreiro e Joaquim Romero de Magalhães, *Cadernos da Revista de História Económica e Social*, Lisboa, n.º 3, 1983.
- SARMENTO, Jacob de Castro, *Apendix ao que se acha escrito na matéria médica do Dr. J. de Castro Sarmiento sobre a natureza, conteúdos, efeitos e uso prático, em forma de bebida e banhos, das águas das Caldas da Rainha, participado ao público em uma carta escrita ao Dr. João Mendes Saquet Barbosa, sócio da Sociedade Real de Londres, a que se junta o novo método de fazer uso da água do mar, na cura de muitas enfermidades crónicas, em especial nos achaques das glândulas*, Londres, s.n., 1753.
- SARRÃO, Henrique Fernandes, *História do Reino do Algarve* (circa 1600) in “Duas Descrições do Algarve do século XVI”, (apresentação, notas e glossário de) Manuel Viegas Guerreiro e Joaquim Romero de Magalhães, *Cadernos da Revista de História Económica e Social*, Lisboa, n.º 3, 1983, p. 142.
- SEQUEIRA, Eduardo, *À beira-mar*, Porto, Livraria Cruz Coutinho Editora, 1889.
- SÉRGIO, António, *Introdução Geográfico-Sociológica à História de Portugal*, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1973.
- SILVA, A. A. Baldaque, *Estado actual das pescas em Portugal*, reedição fac-similada da edição de 1892, Lisboa, Banco de Fomento e Exterior, 1991.

- SILVA, José Bonifácio de Andrada e, *Memória sobre a necessidade e utilidades do plantio de novos bosques em Portugal*, Lisboa, 1969 [1.^a edição de 1815].
- Sociedade Propaganda de Portugal, *Portugal. Seus múltiplos aspectos como país de excursões*, Lisboa, 1908.
- Id., *Portugal. Clima, paisagens, estações termais, etc.*, Lisboa, s.d. [1912].
- Id., *As nossas praias. Indicações gerais para uso dos banhistas e turistas*, Lisboa, Tip. Universal, 1918.
- SPLAL. *Sociedade Portuguesa de Levantamentos Aéreos, Lda.*, Lisboa, s.n., 1947.
- STUART, A. H., *Algarve*, drawings by Maria Keil do Amaral, Lisbon, S.N.I. Books, s.d. [1941].
- TELES, Silva, *Portugal. Aspectos geográficos e climáticos*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1929.
- VASCONCELOS, J. Leite de, *De Terra em Terra. Excursões arqueológico-etnográficas através de Portugal (Norte, Centro e Sul)*, vol. II, Lisboa, Imprensa Nacional de Lisboa, 1927.
- Id., *Romanceiro português*, 2 vols., Coimbra, Universidade de Coimbra, 1958-1960.
- Id., *Contos populares e lendas*, 2 vols., Coimbra, Universidade de Coimbra, 1964 e 1969.
- Id., *Etnografia Portuguesa*, vol. VI, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1975.
- VIEIRA, Pe. José Gonçalves, *Memória monográfica de Vila Nova de Portimão*, Porto, Tipografia Universal (a vapor), 1911.
- VUILLIMONT, *Nova maravilha da natureza ou notícia rara e curiosa de um homem marinho que apareceu nas praias da cidade de Marselha em reino de França, com cuja ocasião se refere outro sucesso semelhante acontecido na China*, Lisboa, s.n., 1755.
- WRIGHT, David, SWIFT, Patrick, *Algarve, a portrait and a guide*, London, Barrie and Rocklife, 1965.
- WUERPEL, Charles E., *The Algarve. Province of Portugal*, London, Nexton Abbot, 1974.

1.3.1. Legislação

- Assembleia da República, *Plano Intercalar de Fomento para 1965-1967*, vol. I, *Proposta de lei e projecto*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1965.
- *Plano de Povoamento Florestal. Relatório, proposta de lei, parecer da Câmara Corporativa e lei n.º 1.971*, publicada no «Diário do Governo», n.º 136, 1.º série, de 15 de Junho de 1938, Lisboa, Imprensa Nacional, 1939.
- Presidência do Conselho, *III Plano de Fomento para 1968-1973*, vol. II, Lisboa, Imprensa Nacional, 1968.
- Presidência do Conselho de Ministros, *Projecto do IV Plano de Fomento*, tomo I, *Metrópole*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1973.
- *Projecto do IV Plano de Fomento*, tomo IV, *Pareceres da Câmara Corporativa (Continente e Ilhas)*, Secretaria Geral da Assembleia Nacional e da Câmara Corporativa, Lisboa, Imprensa Nacional, 1974.

1.3.2. Publicações Periódicas

- *Algarbh*, Portimão, 1922
- *Almanaque do Algarve*, Lisboa, 1942-1950
- *Almanach do Algarve para 1903*, 1903
- *O António Maria*, Lisboa, 1880-1881
- *Anuário estatístico*, Lisboa, 1962
- *Barlavento Online*, 2008-2010.
- *O Barlavento. Órgão defensor dos interesses do barlavento do Algarve*, Lagos, 1923-1924
- *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria*, Lisboa, 1853-1854, 1859, 1863-1864 e 1866-1867
- *Comércio de Portimão*, 1936
- *Correio do Sul*, 1971.
- *Diário da Câmara dos Senhores Deputados da Nação Portuguesa*, Lisboa, 1822-1910
- *Diário das Cortes Gerais e Extraordinárias da Nação Portuguesa*, Lisboa, 1821
- *Diário do Governo*, Lisboa, 1821-1970
- *Diário de Notícias*, Lisboa, 1865-1937

- *Diário da República*, Lisboa, vária
- *Diário das Sessões da Assembleia Nacional*, Lisboa, 1935-1974
- *Expresso*, Lisboa, 1977-1986
- *Gazeta do Algarve. Folha semanal*, Lagos, 1873-1877
- *Gaceta de Madrid*, Madrid, n.º 219, 07-08-1866
- *Gazeta de Lisboa*, Lisboa, 1715-1820
- *Gazeta de Lisboa Ocidental*, 1726
- *Guadiana*, Vila Real de S. António, 1907 e 1909
- *Ilustração Portuguesa*, Lisboa, 1906
- *Jornal do Algarve*, 1970
- *Observatório do Algarve*, 2006
- *Panorama. Revista de Arte e Turismo*, Lisboa, 1941-1949 e 1951-1973
- *O Portimonense. Publicação independente, noticiosa e instrutiva e de propaganda regionalista*, Portimão, 1921-1923
- *Província do Algarve*, Tavira, 1908-1920
- *Revista de Turismo*, Lisboa, 1916-1924
- *Revista Século Ilustrado*, 1966
- *Revista Única*, *Expresso*, n.º 1673, 20-11-2004
- *OvarNews*, 2010

2. Bibliografia

2.1. Obras de referência

- ALBUQUERQUE, Luís (dir. de), *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, 2 vols, Círculo de Leitores/Caminho, 1994.
- BETHENCOURT, Francisco e CHAUDHURI, Kirti (dir. de), *História da Expansão Portuguesa*, vol. I, *A Formação do Império* (1415-1570), Lisboa, Círculo de Leitores, 1998.
- *Dicionário prático ilustrado*, Porto, Lello & Irmãos, 1961.

- *A Europa e o Mar. Vocação e diálogo*, Instituto Financeiro para o Desenvolvimento Regional e Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular, s.l., Chaves Ferreira – Publicações, 2008.
- MATTOSO, José (dir. de), *História de Portugal*, Lisboa, Ed. Estampa, 1994.
- MEDEIROS, Carlos Alberto (dir. de), *Geografia de Portugal*, Rio de Mouro, Círculo de Leitores, 2005.
- RIBEIRO, Orlando e LAUTENSACH, Hermann, *Geografia de Portugal*, organização, comentários e actualização de Suzanne Daveau, Lisboa, 1987.
- SERRÃO, Joel (dir. de), *Dicionário de História de Portugal*, Porto, Livraria Figueirinhas, 1992.

2.2. Teoria da História e História da Historiografia

- BRAUDEL, Fernand, *O Mediterrâneo e o Mundo mediterrânico na época de Filipe II*, Lisboa, Publicações D. Quixote, 1995, 2vols.
- FEBVRE, Lucien, *A Terra e a Evolução Humana. Introdução Geográfica à História*, Lisboa, Cosmos, 1991.
- LEFEBVRE, Henri, *La production d l'espace*, Paris, Anthropos, 2000.
- MATOS, Sérgio Campos, “Historiografia e mito no Portugal oitocentista – a ideia de carácter nacional”, *Actas dos IV Cursos Internacionais de Verão de Cascais (7 a 12 de Julho de 1997)*, vol. 3, Cascais, C.M. Cascais, 1998.
- RIBEIRO, Orlando, *Introduções Geográficas à História de Portugal. Estudo crítico*, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1977.

2.3. Documentos de organismos oficiais nacionais e europeus

- Comissão Europeia. Direcção Geral do Ambiente, *A União Europeia e as zonas costeiras. Inverter as tendências nas zonas costeiras europeias*, Luxemburgo, Serviços de Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2001.
- Conselho para a Cooperação Ensino Superior-Empresa, *Livro Verde da Cooperação Ensino Superior. Empresa/Sector do Mar e Recursos Marinhos*, Lisboa, CESE, 2000.

- Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável, *Reflexão sobre o Desenvolvimento Sustentável da Zona Costeira*, Lisboa, s.n., 2001.
- Consulmar e Hidroprojecto, *Plano de Ordenamento da Orla Costeira Burgau-Vilamoura. Relatório*, s.l., s.n., 1997 [Biblioteca do INAG].
- Direcção Geral do Ambiente, *Relatório do Estado do Ambiente – 1999*, Lisboa, s.n., 2000.
- European Environmental Agency, *Environment in the European Union at the turn of the century. Offprint: coastal and marine zones*, 1999.
<http://www.eea.europa.eu/publications/92-9157-202-0/page314.html>
- Instituto da Água, *Execução da recomendação sobre a gestão integrada da zona costeira em Portugal. Relatório de Progresso*, Lisboa, 2006.
- Instituto de Conservação da Natureza, *Plano de Ordenamento da Orla Costeira entre Vilamoura e Vila Real de S. António. Assessoria Técnica, Vol. II – Elementos que acompanham o plano – Peças escritas – 1/2 Relatório*, [não publicado], 26-09-2002
www.icn.pt/downloads/POOC/VILAMOURA_VRSA/Relatorio/Relatorio.pdf
- Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, *Plano Regional de Ordenamento do Território*, vol. II, *Caracterização e Diagnóstico*, Anexo I, *A Faixa Costeira*, s.l., 2006.
- Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, *GIZC. Bases para a Estratégia de Gestão Integrada da Zona Costeira Nacional*, s.l., 2007.
- Id., *Litoral 2007-2013: Avaliação dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira e propostas de actuação*, s.l., 2007.
- Ministério das Obras Públicas, Comissão de fiscalização das obras dos grandes aproveitamentos hidroeléctricos, *25 anos de construção de grandes aproveitamentos hidroeléctricos 1946-1971*, s.l., [1971].
- Ministério do Planeamento e da Administração do Território, Secretaria de Estado da Administração Local e do Ordenamento do Território *Carta europeia do litoral*, Lisboa, 1990.

2.4. Estudos sobre o litoral e a ocupação humana

- AGUIAR, Teixeira de, ARENGA, Reis, RIBEIRO, Silva *et alii*, *A Marinha na investigação do mar, 1800-1999*, Lisboa, Edição do Instituto Hidrográfico, 2001.
- AMORIM, Inês, “*O porto de Aveiro e as pescarias na época moderna*”, *A pesca do bacalhau. História e memória*, (coord. de) Álvaro Garrido, Textos das comunicações apresentadas ao Colóquio Internacional da História da Pesca do Bacalhau, Lisboa, Editorial Notícias, 2001.
- ANDRADE, César Freire de, *O ambiente de barreira da Ria Formosa, Algarve - Portugal*, Tese de Doutoramento em Geologia, Univ. Lisboa, Lisboa, 1990.
- Id., *Dinâmica, erosão e conservação das zonas de praia*, Lisboa, Edição do Comissariado da Exposição Mundial de Lisboa de 1998, 1998.
- ANDRADE, César F., VIEGAS, Ana, TOMÉ, Ana Maria, ROMARIZ, C., “Erosão do litoral cenozóico do Algarve”, *Geolis*, vol. III, fasc. 1 e 2, 1989.
- ANDRADE, César Freire de, “Estudo da susceptibilidade ao galgamento da Ria Formosa”, *Geolis*, vol. IV, fasc. 1 e 2, 1990.
- Id., FREITAS, Conceição *et alii*, “Coastal Zones”, *Climate change in Portugal. Scenarios, impacts and adaptation measures - SIAM Project*, editores F.D. Santos, K. Forbes, R. Moita, Lisboa, Gradiva, 2002.
- ARAÚJO, Maria da Assunção, *Evolução geomorfológica da plataforma litoral da região do Porto*, Tese de Doutoramento em Geografia, Universidade do Porto, Porto, 1991.
- Id., “A evolução do litoral em tempos históricos: a contribuição da Geografia Física”, *O litoral em perspectiva histórica (séculos XVI-XVIII). Um ponto de situação historiográfica*, Actas, Porto, Instituto de História Moderna, FLUP, 2002.
- BASTOS, Maria Rosário e DIAS, J. Alveirinho, “Geodinâmica e Acções Antrópicas: dois elementos estruturantes na construção da Europa”, *Discursos*, III Série, nº 4, Lisboa, 2002.
- BASTOS, Maria Rosário, DIAS, J. Alveirinho, BERNARDO, Paula, “The occupation of the portuguese littoral in the 19th and 29th centuries”, *Littoral 2002. The Changing Coast*, Actas da Conferência, FEUP, Porto, 2002.

- BASTOS, Maria Rosário, *O baixo Vouga em tempos medievos: do preâmbulo da monarquia aos finais do reinado de D. Dinis*, Tese de Doutoramento em História, Univ. Aberta, s.l., 2006.
- Id., “No trilho do sal: valorização da história da exploração das salinas no âmbito da gestão costeira da laguna de Aveiro”, *Revista de Gestão Costeira Integrada*, 9 (3), 2009.
- BECKER, Martine, “Paysage perçu, paysage vécu, paysage planifié: le cas de Belle-Ile-en-Mer”, *Noréis*, t. 43, n.º 170, 1995.
- BERNARDO, Paula, DIAS, J. Alveirinho, “História da ocupação das ilhas barreira da Ria Formosa”, *Special Volume on the 4th Symposium on the Atlantic Iberian Continental Margin, Thalassas*, 19 (2b), 2003.
- BOUSQUET, Bernard, “Du littoral. Essai d’identification”, *Cahiers Nantais*, n.º 35-36, 1990.
- BOTO, Alexandra, *Evolução da zona costeira entre a Costa Nova do Prado e o Areão*, Tese de Mestrado em Ciências das Zonas Costeiras, Universidade de Aveiro, Aveiro, 1998.
- BRIZ, Maria da Graça, *A vilegiatura balnear marítima em Portugal. 1870-1970. Sociedade, arquitectura e urbanismo*, Tese de Doutoramento em História da Arte Contemporânea, FCSH-UNL, Lisboa, 2003.
- BRITO, Cristina, “Monstra Marina. Seres estranhos e desconhecidos nas viagens portuguesas de expansão e descoberta pelo Oceano Atlântico”, *Essays on Atlantic Studies*, Instituto Galego de Estudos de Segurança Internacional e da Paz, Rianxo, 2006.
- BRITO, Raquel Soeiro de, *Palheiros de Mira. Formação e declínio de um aglomerado de pescadores*; Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 1960.
- CABRAL, Natércia Rego, “Faixa litoral e Domínio Público Marítimo: normativa e intervenções”, *Sociedade e Território. Revista de Estudos Urbanos e Regionais*, Porto, n.º 12, Maio 1990.
- CABANTOUS, Alain, *Le ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime (XVe-XIXe siècles)*, s.l., Fayard, 1990.
- CASCÃO, Rui, *Permanência e mudança em duas comunidades do litoral: Figueira da Foz e Buarcos entre 1861 e 1910*, Tese de Doutoramento em História, Univ. de Coimbra, Coimbra, 1989.

- Id., “A invenção da praia: notas para a história do turismo balnear”, *O campo e a cidade*. Colectânea de estudos, coord. de M.^a Helena Cruz Coelho, Coimbra, Centro de História da Sociedade e da Cultura, 2000.
- Id., “Linhas gerais da evolução da pesca do bacalhau na Figueira da Foz”, *A pesca do bacalhau. História e memória*, (coord. de) Álvaro Garrido, Textos das comunicações apresentadas ao Colóquio Internacional da História da Pesca do Bacalhau, Lisboa, Editorial Notícias, 2001.
- CAVACO, Carminda, “Monte Gordo: aglomerado piscatório e de veraneio”, Separata de *Finisterra, Revista Portuguesa de Geografia*, Lisboa, vol. IX – 18, 1974.
- Id., “Da quinta de Quarteira à Vilamoura”, *Turismos e lazeres. Estudos para o Planeamento Regional e Urbano*, n.º 45, 1996.
- CIAVOLA, Paolo, *Sediment transport processes on reflective beaches: fields experiments in the Algarve*, Tese de Doutoramento em Ciências do Mar, Universidade do Algarve, Faro, 2000.
- CLIMENT, M.^a Paz Such e ALFOSEA, Francisco José, “Usos turísticos y domínio público marítimo-terrestre en la provincia de Alicante”, *II Jornadas de Geografía urbana: Recuperación de centros históricos, utopía, negocio o necesidad social; La Geografía de la Percepción como instrumento de planeamiento urbano y ordenación; Las fachadas urbanas, marítimas y fluviales*, Alicante, s.n., 1995.
- CLOAREC, Jacques e KALAORA, Bernard, “Littoraux en perspectives. Introduction”, *Études rurales*, n.º 133-134, 1994.
- CORBIN, Alain, *O território do vazio. A praia e o imaginário ocidental*, S. Paulo, Companhia das Letras, 1989.
- CORREIA, Filomena, *Estudo do recuo das arribas a leste de Quarteira (Algarve-Portugal) por restituição fotogramétrica*, Tese de Mestrado em Estudos Marinhos e Costeiros, Universidade do Algarve, Faro, 1997.
- CORREIA, F., DIAS, J. Alveirinho, BOSKI, T., “Determinação do recuo das arribas situadas a oriente de Quarteira por restituição fotogramétrica: evolução entre 1958 e 1991”, *8.º Congresso do Algarve. Comunicações*, s.l., Racal Clube, 1995.

- CORREIA, F., DIAS, J. Alveirinho, BOSKI, T., FERREIRA, Ó., “The retreat of eastern Quarteira cliffed coast (Portugal) and its possible causes”, *Studies in European Coastal Management*, Cardigan, Samara Publishing Limited, 1996.
- COSTA, Fausto, *A pesca do atum nas armações da costa algarvia*, Lisboa, Editorial Bizâncio, 2000.
- CRATO, Nuno, “O marégrafo de Cascais”, *Ciência em Portugal. Personagens e episódios*. <http://cvc.instituto-camoes.pt/ciencia/e58.html>
- CUNHA, Carlos, *O curso norte-africano em finais do século XVIII e princípio do século XIX. Um tratado de paz com a Argélia em 1813*, Lisboa, s.n., 2003.
- *Estudo em modelo reduzido das obras de melhoramento do porto de Portimão. Obras interiores. Relatório*. Estudo realizado para a Direcção Geral de Portos, Lisboa, LNEC, 1973.
- DAVEAU, Suzanne, ALMEIDA, Graça, FEIO, Mariano *et alii*, “Os temporais de Fevereiro/Março de 1978”, *Revista Finisterra*, vol. XIII, n.º 26, 1978.
- DELGADO, Lídia, *A pressão humana no litoral português, análise ambiental: estudo dos casos do Pedrogão e Praia da Vieira*, Tese de Mestrado em Geografia - Ordenamento do Território e Desenvolvimento, Univ. Coimbra, Coimbra, 2000.
- DIAS, João Alveirinho, “Evolução geomorfológica das arribas do Algarve”, 3º *Congresso sobre o Algarve, Textos das Comunicações*, vol. 2, Silves, Clube Rocal, 1984.
- Id., *Dinâmica sedimentar e evolução recente da Plataforma Continental Portuguesa Setentrional*, Tese de Doutoramento, FCUL, Lisboa, 1987.
- Id., “Aspectos geológicos do litoral algarvio”, *Geonovas*, 10, 1988.
- Id., “A Evolução Actual do Litoral Português”, *Geonovas*, 11, 1990.
- Id., NEAL, W., “Sea cliff retreat in Southern Portugal: profiles, processes and problems”, *Journal of Coastal Research*, vol. 8, n.º 3, 1992.
- DIAS, João Alveirinho, *Estudo de avaliação da situação ambiental e proposta de medidas de salvaguarda para a faixa costeira portuguesa (Geologia costeira)*, s.l., Liga para a Protecção da Natureza, 1993.
- Id., FERREIRA, Óscar, PEREIRA, Ana Ramos, *Estudo sintético de diagnóstico da geomorfologia e da dinâmica costeira dos troços costeiros entre Espinho e a Nazaré*, s.l., Esamim, 1994 <http://w3.ualg.pt/~jdias/JAD/indexeB.html>

- Id., *Introdução à Oceanografia*, 2000 <http://w3.ualg.pt/~jdias/INTROCEAN/>
- Id., *Portugal e o mar. A importância da Oceanografia para Portugal*, Faro, Universidade do Algarve, 2003.
- Id., “Gestão integrada da orla costeira: realidade ou mito?”, *2.º Congresso do Quaternário dos Países de Línguas Ibéricas e 2.º Congresso sobre Planeamento e Gestão da zona costeira dos Países de Expressão Portuguesa: Livro de Resumos*, Recife, 2003.
- Id., GONZALEZ, R., FERREIRA, Ó., “Dependência entre bacias hidrográficas, zonas costeiras e impactes de actividades antrópicas: o caso do Guadiana (Portugal)”, *2.º Congresso do Quaternário dos Países de Línguas Ibéricas e 2.º Congresso sobre Planeamento e Gestão da zona costeira dos Países de Expressão Portuguesa: Livro de Resumos*, Recife, 2003.
- Id., FERREIRA, Ó., MATIAS, A. *et alii*, “Evaluation of soft protection techniques in barrier islands by monitoring programs: case studies from Ria Formosa (Algarve, Portugal)”, *Journal of Coastal Research*, SI 35, 2003.
- DIAS, João Alveirinho, *Evolução do conceito de Sedimento Relíquia*, 2004 <http://w3.ualg.pt/~jdias/JAD/ebooks/Reliquias.pdf>.
- Id., “Evolução da zona costeira portuguesa: forçamentos antrópicos e naturais”, *Revista Encontros Científicos – Turismo, Gestão, Fiscalidade*, n.º 1, 2005.
- Id., “Exemplos de rápida evolução costeira em Portugal”, *VII Reunião do Quaternário Ibérico. Livro de Resumos*, Faro, 2009.
- DOLIQUE, F., “Images des changements d’un littoral: les Bas-Champs de Cayeux (Somme)”, *Mappemonde*, n.º 50, 1998 (2).
- DUARTE, Célia, MATIAS, Ana, DIAS, J. Alveirinho, FERREIRA, Óscar, “Vulnerabilidade dos corpos dunares do Algarve”, *10.º Congresso do Algarve*, s.l., Clube Racal, 1999.
- *Evolução geohistórica do litoral português e fenómenos correlativos. Geologia, História, Arqueologia e Climatologia*, Actas do Colóquio, Lisboa, Universidade Aberta, 2004.
- FERREIRA, Leonor, “Contribuição para o estudo do desenvolvimento dos portos da região do Algarve”, *IACEP. Estudos Urbanos e Regionais*, DT – 2, Ministério das Finanças e do Plano, Secretaria de Estado do Planeamento,

- Instituto de Análise de Conjuntura e Estudos de Planeamento, Núcleo de Estudos Urbanos e Regionais, 1984.
- FERREIRA, Óscar, *Caracterização dos principais factores condicionantes da evolução da linha de costa entre Aveiro e o Cabo Mondego*, Tese de Mestrado em Geologia Dinâmica, FCUL, Lisboa, 1993.
 - Id., *Morfodinâmica de praias expostas. Aplicação ao sector Aveiro-Cabo Mondego*, Tese de Doutoramento em Ciências do Mar, Universidade do Algarve, Faro, 1999.
 - FREITAS, Maria da Conceição, *A laguna de Albufeira (Península de Setúbal), Sedimentologia, Morfologia e Morfodinâmica*, Tese de Doutoramento em Geologia, Universidade de Lisboa, Lisboa, 1996.
 - FONSECA, Luís Adão, “A visão do Oceano no século XV”, *Jornal de Letras*, Lisboa, 13-03-1990, n.º 401.
 - Id., “O horizonte insular na experiência cultural da primeira expansão portuguesa”, *Portos, escalas e ilhéus no relacionamento entre o Ocidente e o Oriente*. Actas do Congresso Internacional Comemorativo do regresso de Vasco da Gama a Portugal, 1.º vol., s.l., Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses e Universidade dos Açores, 2001.
 - GAMA, Cristina, *Caracterização do fenómeno da sobrelevação do nível do mar de origem meteorológica em Portugal continental. Efeito amplificador deste fenómeno sobre as variações volumétricas de sedimentos nas praias da Comporta, S. Torpes, Odeceixe e Arrifana*, Tese de Mestrado em Geologia Dinâmica, FCUL, Lisboa, 1997.
 - GARRIDO, Álvaro, “O Estado Novo e a pesca do bacalhau: economia, política e ideologia”, *A pesca do bacalhau. História e memória*, (coord. de) Álvaro Garrido, Textos das comunicações apresentadas ao Colóquio Internacional da História da Pesca do Bacalhau, Lisboa, Editorial Notícias, 2001.
 - GOMES, Maria João, *Praia da Granja 1860-1950. Génese, apogeu e declínio de uma estância recreativa balnear*, Tese de Mestrado em História da Arte, Univ. Lusíada, Lisboa, 1998.
 - GOMES, Nelson Augusto e WEINHOLTZ, Manuel Bivar, “Evolução da embocadura do estuário do Arade (Portimão) e das praias adjacentes. Influência da construção os molhes de fixação do canal de acesso ao porto de Portimão.

- Emagrecimento da Praia da Rocha e sua reconstituição por deposição de areia dragadas no anteporto”, *Jornadas Luso-Brasileiras de Engenharia Civil*, III, Luanda – Lourenço Marques, 1971.
- GONÇALVES, Eunice, *Turismo de massas e estruturação do território. O caso de Albufeira*, Tese de Mestrado em Geografia Humana e Planeamento Regional e Local, FLUL, Lisboa, 1996.
 - Id., "O desenvolvimento dos territórios turísticos: o caso das áreas balneares", *Investigações em turismo: ciclo de debates - 2001: livro de actas*, Lisboa, Instituto de Financiamento e Apoio ao Turismo, 2003.
 - GRANJA, Helena, *Repensar a geodinâmica da zona costeira: o passado e o presente; que futuro? (O Minho e o Douro litoral)*, Tese de Doutoramento, Univ. do Minho, Braga, 1990.
 - HALLÉGOUET, Bernard, HÉNAFF, Alain *et alii*, “Dynamiques économiques et anthropisation des bords de mer: impacts sur les sociétés et les espaces littoraux armoricains”, *Cahiers Nantais*, n.º 47-48, 1997.
 - HOUDART, Michel, “De Philippe-Auguste à la Loi Littoral, 800 ans de domaine public maritime”, *Lfremer. Direction de l’environnement et de l’aménagement littoral*, 2003 www.ifremer.fr/envlit/documentation/documents.htm
 - JERÓNIMO, Rita, “Banheiros e banhistas: reconfiguração identitária na praia da Ericeira”, *Revista Etnográfica*, vol. VII (I), 2003.
 - JESUS, Francisco de, *Arquitectura balnear e modernidade: o exemplo do Bairro Novo de Santa Catarina na Figueira da Foz, 1928-1953*, Tese de Mestrado em História da Arte, Univ. Lusíada, Lisboa, 1999.
 - LEFORT, Isabelle, “Approches et représentations scolaires des littoraux (1870-1990)”, *Mappemonde*, n.º 1, 1993.
 - LE MAITRE, Yves e DAVY, Christian, “L’écumes des pierres: l’inventaire general au service du littoral”, *Cahiers Nantais*, n.º 47-48, 1997.
 - LEMOS, Eduardo Mascarenhas de, *Modelos urbanos e a formação da cidade balnear. Portugal e a Europa*, Tese de Doutoramento em Arquitectura – Planeamento Urbano, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Wroclaw, Polónia, 2006 [não publicada].

- LESPAGNOL, André, “Avant-propos”, *Représentations et Images du Littoral*, Actes de la journée d’études de Lorient, textes réunis par Gérard Le Baedec et François Chappé, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1998.
- *O litoral em perspectiva histórica (séc. XVI-XVIII). Um ponto da situação historiográfica*, Actas, Porto, Instituto de História Moderna, FLUP, 2002.
- LOPES, Maria de Fátima, *Monitorização de curto prazo da praia da Maceda*, Tese de Mestrado em Ciências das Zonas Costeiras, Universidade de Aveiro, Aveiro, 1998.
- MACHADO, Helena, *A construção social da praia*, Guimarães, Ideal, 1996.
- MARQUES, Fernando, ROMARIZ, C., “Evolução da baía-barreira de Alvor nos tempos históricos”, *Geolis*, vol. III, fasc. 1 e 2, 1989.
- MARQUES, Fernando, “Importância dos movimentos de massa na evolução de arribas litorais do Algarve”, *Memórias e Notícias*, Publ. do Museu e Laboratório Mineralógico e Geológico da Universidade de Coimbra, n.º 112, 1991.
- Id., *As arribas do litoral do Algarve. Dinâmica, processos e mecanismos*, Tese de Doutoramento em Geologia, FCUL, Lisboa, 1997.
- MARTINS, J. Tomé, FERREIRA, Ó., CIAVOLA, P., DIAS J. Alveirinho, “Monitoring of profile changes at Praia de Faro, Algarve: a tool to predict and solve problems”, *Partnership in Coastal Zone Management*, Cardigan, Samara Publishing, 1996.
- MARTINS, J. Tomé, FERREIRA, Ó., DIAS, J. Alveirinho, “A susceptibilidade da Praia de Faro à erosão por tempestades”, *9.º Congresso do Algarve*, s.l., Clube Racal, 1997.
- MARTINS, M.^a Luísa, *A vilegiatura marítima no século XIX: de Belém a Cascais*, Tese de Mestrado em História Social Contemporânea, ISCTE, Lisboa, 1996.
- MATIAS, A., FERREIRA, Ó., MENDES, I. *et alii*, “Artificial construction of dunes in the South of Portugal”, *Journal of Coastal Research*, 21 (3), 2005.
- MATOS, António Meneses, *O impacte do turismo no litoral de Caminha*, Tese de Mestrado em Dinâmicas Espaciais e Ordenamento do Território, Univ. Porto, Porto, 2000.
- MOREIRA, Carlos Diogo, *Populações marítimas em Portugal*, Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 1987.

- NUNES, Francisco Oneto, “O trabalho faz-se espectáculo: a pesca, os banhos e as modalidades do olhar”, *Revista Etnográfica*, vol. VII (1), 2003.
- OLIVEIRA, Ernesto Veiga de, GALHANO, Fernando, *Palheiros do Litoral Central português*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura - Centro de Estudos de Etnologia Peninsular, 1964.
- OLIVEIRA, José de, *Leça da Palmeira: lazer e revolução urbana litoral: entre os finais do século XIX e meados do século XX*, Tese de Mestrado em Geografia, Univ. Porto, Porto, 1997.
- Id., “Leça da Palmeira: lazer e evolução urbana litoral entre finais do século XIX e meados do século XX”, *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*, I série, vol. XV/XVI, Porto, 1999-2000.
- OLIVEIRA, S., DIAS, J. Alveirinho, CATALÃO, J., “Mean cliff retreat rate tendencies for Forte Novo – Garrão (Algarve, Portugal)”, *Special Volume on the 4th Symposium on the Atlantic Iberian Continental Margin, Thalassas*, 19 (2b), 2003.
- Id., “Evolução da linha de costa do Algarve. Variação recente das taxas de recuo de médio prazo no troço costeiro do Forte Novo – Garrão (Oriente de Quarteira)”, *III Congresso sobre Planeamento e Gestão das Zonas Costeiras dos Países de Expressão Portuguesa: Perspectivas de Gestão e Sustentabilidade da Zona Costeira*, comunicação 53, Maputo, 2005.
- OLIVEIRA, S., CATALÃO, J., FERREIRA, Ó. e DIAS, J. Alveirinho, “Evaluation of cliff retreat and beach nourishment in Southern Portugal using photogrammetric techniques”, *Journal of Coastal Research*, 24, 4C (Supplement), 2008.
- PALOMAR, Just Ramírez, DÍAZ, Fernando Gaja, “Puçol: historia del proceso de «urbanización de una playa», *Estudios Territoriales*, n.º 38, 1992.
- PEIXOTO, Rocha, “Os palheiros do litoral”, *Portugália. Materiais para o estudo do povo português*, (dir. de) Ricardo Severo, tomo I, fascículos 1-4, 1899-1903.
- PELLEGRINI, M., “Construction et représentations d’un paysage littoral. D’un outil de compréhension vers l’invention d’un territoire”, *Actes du colloque international pluridisciplinaire Le Littoral: subir, dire agir*, Lille, France, s.n., 1998.

- PEREIRA, Ana Ramos, *A plataforma litoral do Alentejo e Algarve Oriental. Estudo de Geomorfologia*, Tese de Doutoramento em Geografia Física, FLUL, Lisboa, 1990.
- Id., “Consequências da intervenção humana no litoral: o exemplo da baía de Lagos”, *Seminário sobre lagunas costeiras e ilhas-barreira na zona costeira de Portugal*, Associação Eurocoast - Portugal e Univ. de Aveiro, 1997.
- PEREIRA, Manuel das Neves, “Domínio Público (Natural Litoral) paralogismo ou apropriabilidade?”, *Aspectos de dinamismo regional do Algarve*, (dir. de) João Matos da Silva e M.^a Teresa Noronha, vol. II, Faro, CIDER - Centro de Investigação do Desenvolvimento e Economia Regional, 2000.
- PÉRON, Françoise, “Fonctions sociales et dimensions subjectives du littoral”, *Études Rurales*, n.º 133-134, 1994.
- Id., “Nouvelles pratiques, nouveaux usagers sur les littoraux”, *Cahiers Nantais*, n.º 47-48, 1997.
- PORTAS, Nuno, “Crítica do urbanismo. O desenho urbano em situações de costa”, *Sociedade e Território. Revista de Estudos Urbanos e Regionais*, n.º 13, ano 5, Junho 1991.
- PORTOCARRERO, Gustavo, *Sistemas de defesa costeira na Arrábida durante a Idade Moderna. Uma visão social*, s.l., Edições Colibri, 2003.
- PSUTY, Norbert P. e MOREIRA, M. Eugénia, “Nourishment of a cliffed coastline, Praia da Rocha, the Algarve, Portugal”, *Journal of Coastal Research*, Special Issue n.º 6, 1990.
- Id., “Characteristics and longevity of beach nourishment at Praiada Rocha, Portugal”, *Journal of Coastal Research*, vol. 8, n.º 3, 1992.
- QUEIRÓ, Afonso Rodrigues, “As praias e o domínio público (alguns problemas controvertidos)”, Separata da *Revista de Legislação e Jurisprudência*, ano 96, 1964.
- RAMALHO, Margarida de Magalhães, *Uma corte à beira-mar*, Lisboa, Quetzal Editores, 2003.
- RAMOS, L. E DIAS, J. Alveirinho, “Atenuação da vulnerabilidade a galgamentos oceânicos nos sistema da Ria Formosa mediante intervenções suaves”, *3.º Simpósio sobre a Margem Ibérica Atlântica*, Universidade do Algarve, Faro, 2000.

- RAU, Virgínia, *Estudos sobre a História do Sal português*, Lisboa, Editorial Presença, 1984.
- REBOLLO, José Fernando Vera, “Turismo y territorio en el litoral mediterraneo español”, *Estudios Territoriales*, 32, 1990.
- *Représentations et Images du Littoral*, Actes de la journée d’études de Lorient, textes réunis par Gérard Le Baedec et François Chappé, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1998.
- REIS, Maria da Conceição, *A pirataria argelina na Ericeira no século XVIII*, Ericeira, Mar de Letras, 1998.
- ROUX, Michel, "Le regard manichéen des français sur l’océan", *Norois*, t. 44, n.º 175, 1997.
- Id., “La mer, espace de nostalgie”, *Représentations et images du littoral*. Actes de la journée d’études de Lorient, textes réunis par Gérard Le Baedec et François Chappé, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1998.
- SALDANHA, Luiz, “D. Carlos de Bragança, pai da oceanografia portuguesa”, *Ciência em Portugal. Personagens e episódios*. <http://cvc.instituto-camoes.pt/ciencia/e78.html>
- SAMPAIO, Joaquim Martins, A residência secundária em Esposende. Estudo sobre o impacte da residência secundária na dinâmica e organização do território de um concelho do Litoral Norte de Portugal continental e periférico à Área Metropolitana do Porto, Tese de Mestrado em Geografia – Dinâmicas Espaciais e Ordenamento do Território, FLUP, Porto, 1998.
- SILVA, Carlos Pereira da, Gestão litoral. integração de estudos de percepção da paisagem e imagens digitais na definição da capacidade de carga de praias. O troço litoral S. Torpes – Ilha do Pessegueiro, Tese de Doutoramento, Universidade Nova, Lisboa, 2002.
- SILVA, Francisco Ribeiro da, “Pirataria e corso sobre o Porto. (Aspectos seiscentistas)”, Separata da *Revista de História*, vol. II, Porto, 1979.
- Id., “O corso inglês e as populações do litoral lusitano (1580-1640)”, *Actas do Colóquio “Santos Graça” de Etnografia Marítima*, III, Póvoa do Varzim, C.M. da Póvoa do Varzim, 1985.

- SILVA, Isabel Moreira da, *Avaliação de áreas de risco entre Espinho e o Furadouro*, Tese de Mestrado em Ciências das Zonas Costeiras, Universidade de Aveiro, Aveiro, 1997.
- SILVA, Maria João, *Estudo fitossociológico e cartográfico da paisagem vegetal natural e semi-natural do litoral centro de Portugal entre a Praia de Mira e a Figueira da Foz*, Tese de Mestrado em Ecologia, Universidade de Coimbra, Coimbra, 1999.
- SOARES, Ana Maria, *A urbanística do lazer e do turismo no Algarve litoral*, Dissertação de Mestrado em Geografia Humana e Planeamento Regional e Litoral, FLUL, Lisboa, 1997.
- SOUTO, Henrique, “Movimentos migratórios de populações marítimas portuguesas”, *Geolnova*, n.º 8, 2003.
- TABORDA, Rui, *Modelação de processos de dinâmica sedimentar na Plataforma Continental Portuguesa*, Tese de Mestrado em Geologia Dinâmica, FCUL, Lisboa, 1993.
- TEIXEIRA, Abel, As invasões do mar em Espinho através dos tempos”, *Espinho. Boletim Cultural*, II (7), 1980.
- TEIXEIRA, Sebastião Braz, “Assoreamento artificial entre a Praia do Vau e a Praia da Rocha (Algarve, Portugal)”, *Seminário sobre a Zona Costeira do Algarve. Comunicações*, Universidade do Algarve, Julho de 1997.
- VALERO, Alet, "El turismo de playa en España entre 1850 y 1950. Creación, madurez y crisis", *Desarrollo regional y crisis del turismo en Andalucía. Actas del Simposio Hispano-Francés*, coord. de Andrés García Lorca e Francis Fourneau, Almeria – Madrid, Instituto de Estudios Almerienses, Casa de Velázquez, 1994.
- WEINHOLTZ, Manuel Bivar Weinholtz, *Anteporto de Portimão e Praia da Rocha. Evolução 1970-1980*, s.l., s.n. [policopiado], s.d. [1982] [Arquivo do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos].

2.5. Estudos sobre o Algarve

- ALMEIDA, Miguel Vale de, “Do presente para o passado. Notas antropológicas sobre a Serra Algarvia”, *Moçárabe em peregrinação a S. Vicente. De Mértola*

ao Cabo de S.Vicente (integrado em sete itinerários medievais), Lisboa, Associação Caminus, 1990.

- BOTELHO, Maria João, MACEDO, Maria Julieta, "Ordenamento biofísico do Algarve - 1.^a fase. Rede de conservação da natureza e protecção da paisagem", 2.^o Congresso Nacional sobre o Algarve. *Textos das comunicações*, s.l., s.n., 1982.
- BRITO, Carlos, *25 anos que mudaram o Algarve (O papel da CCR/CCDR no desenvolvimento algarvio)*, Faro, Edição da CCDR Algarve, 2005.
- CABRITA, Aurélio Nuno, "Recordar o Primeiro Congresso do Algarve, 90 anos depois (1915-2005)", *Barlavento Online*, 01-09-2008.
- CAVACO, Carminda, "Geografia e turismo no Algarve. Aspectos contemporâneos", Separata de *Finisterra. Revista Portuguesa de Geografia*, vol. IV, 8, Lisboa, 1969.
- Id., *O Algarve Oriental. As vilas, o campo e o mar*, 2 vols., Faro, Gabinete do Planeamento da Região do Algarve, 1976.
- Id., *A agricultura no Algarve, segundo o recenseamento agrícola de 1979*, s.l., Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, INIC, 1983.
- COUTINHO, Valdemar, *Castelos, fortalezas e torres da região do Algarve*, Faro, Algarve em Foco Editora, 1997.
- Id., "As fortalezas da costa algarvia durante o período das economias-mundo centradas em Amsterdão e em Londres", *O Algarve da antiguidade aos nossos dias (elementos para a sua história)*, (coord. de) Maria da Graça Marques, Lisboa, Edições Colibri, 1999.
- FLORES, Adão, "O turismo no Algarve na primeira metade do século", *O Algarve da antiguidade aos nossos dias (elementos para a sua história)*, (coord. de) Maria da Graça Marques, Lisboa, Edições Colibri, 1999.
- FRANCO, Mário Lyster, *Algarviana. Subsídios para uma bibliografia do Algarve e dos autores algarvios*, Faro, C.M. de Faro, 1982.
- GARCIA, João Carlos, *A navegação no baixo Guadiana durante o ciclo do minério (1857-1917)*, 2 vols., Tese de Doutoramento em Geografia Humana, FLUP, Porto, 1996.
- GUERREIRO, Aníbal C., *História da camionagem algarvia (de passageiros) 1925-1975 (da origem à nacionalização)*, Loulé, s.n., 2005.

- GUERREIRO, Manuel Gomes, *Valorização da serra algarvia. A erosão, a cobertura vegetal e a água*, Alcobaça, Direcção Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas, 1951.
- Id., *O litoral, o barrocal e a serra no ordenamento agro-florestal do Algarve*, Vila Real de S. António, Direcção Regional de Agricultura do Algarve, 1999 [reedição de uma conferência pronunciada em 1956].
- GUERREIRO, Manuel Viegas, MAGALHÃES, Joaquim Romero de (apresentação, notas e glossário de), “Duas Descrições do Algarve do século XVI”, *Cadernos da Revista de História Económica e Social*, Lisboa, n.º 3, 1983.
- MAGALHÃES, Joaquim Romero de, “Alguns aspectos da produção agrícola no Algarve: fins do século XVIII – princípios do século XIX”, Separata da *Revista Portuguesa de História*, tomo XXII, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Coimbra, 1987
- Id., *O Algarve económico 1600-1773*, Lisboa, Editorial Estampa, 1988.
- Id., “A conjuntura económica”, *O Algarve da antiguidade aos nossos dias (elementos para a sua história)*, coord. de Maria da Graça Marques, Lisboa, Edições Colibri, 1999.
- MARQUES, A.H. de Oliveira, “Para a história do Algarve medieval”, *Actas das I Jornadas de História Medieval do Algarve e Andaluzia*, s.l., Câmara Municipal de Loulé, 1987.
- MARQUES, Maria da Graça (coord. de), *O Algarve da antiguidade aos nossos dias (elementos para a sua história)*, Lisboa, Edições Colibri, 1999.
- MATOS-CRUZ, José de, “O Algarve e o cinema”, *O Algarve da antiguidade aos nossos dias (elementos para a sua história)*, (coord. de) Maria da Graça Marques, Lisboa, Edições Colibri, 1999.
- MATTOSO, José, DAVEAU, Suzanne, BELO, Duarte, *Portugal – Sabor da Terra. Algarve*, s.l., Círculo de Leitores e Pavilhão de Portugal/Expo 98, 1997.
- ROLO, J.A. Cabral, COELHO, I. Seita, *A(s) agricultura(s) algarvia(s). Contributo para a sua caracterização no início dos anos 80*, s.l., Ministério do Planeamento e Administração do Território, Comissão de Coordenação da Região do Algarve, 1988.
- SANTOS, Luís Filipe Rosa, *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes na segunda metade do século XIX*, Loulé, Edição do Autor, 1995.

- Id., “As vias de comunicação”, *O Algarve da antiguidade aos nossos dias (elementos para a sua história)*, (coord. de) Maria da Graça Marques, Lisboa, Edições Colibri, 1999.
- SIMÕES, Pedro, “O sistema pluvial silvo-agro-pecuário do barrocal algarvio”, *O Algarve na perspectiva da Antropologia Ecológica*, Seminário realizado em 1987, s.l., INIC, 1989.

2.6. Estudos sobre Portugal

- AGUDO, F. Dias, “Contribuição da Academia das Ciências de Lisboa para o desenvolvimento da Ciência”, *História e desenvolvimento da ciência em Portugal*, vol. II, Lisboa, Publicações do II Centenário da Academia das Ciências de Lisboa, 1986.
- ALMEIDA, João de, *Roteiro dos monumentos militares portugueses*, 3 vols., Lisboa, Edição de Autor, 1945-1948.
- ALEGRIA, Maria Fernanda, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 1990.
- AURINDO, Maria José, *Portugal em cartaz. Representações do destino turístico (1911-1986)*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 2006.
- BRANCO, Rui, *O mapa de Portugal. Estado, território e poder no Portugal oitocentista*, Lisboa, Livros Horizonte, 2003.
- BRITO, Sérgio Palma, *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*, 2 vols., Lisboa, Medialivros, Actividades Editoriais, 2003.
- *Cartografia portuguesa do Marquês de Pombal a Filipe Folque 1750-1900. O património histórico cartográfico do Instituto Geográfico e Cadastral*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1982.
- CATROGA, Fernando, “Geografia e política. A querela da divisão provincial na I República e no Estado Novo”, *O poder local em tempo de globalização. Uma história e um futuro*, coord. de Fernando Taveira da Fonseca, Coimbra, Imprensa da Universidade, 2005.
- CAVACO, Carminda, “O turismo em Portugal. Aspectos evolutivos e espaciais”, Estratto da *Estudos Italianos em Portugal*, n.º 40-41-42, 1980.
- CEREJEIRA, M.G., *A Idade Média*, Coimbra, Coimbra Editora, 1936.

- CÓNIM, Custódio, *Portugal e a sua população*, Lisboa, Publicações Alfa, 1990.
- DIAS, Maria Helena e ALEGRIA, Maria Fernanda, “Na transição para a moderna cartografia. As cartas náuticas da região de Lisboa segundo Tofiño e Franzini”, *Revista Finisterra*, XXIX, n.º 58, 1994.
- DOMINGUES, Francisco Contente, “A guerra no mar”, *Nova História Militar de Portugal*, (dir. de) Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, vol. II, Rio de Mouro, Círculo de Leitores, 2004.
- FERNANDES, José Pedro, “Comissão do Domínio Público Marítimo”, *Revista da Armada*, n.º 327 e 328, Jan. e Fev., 2000.
- GALEGO, Júlia e DAVEAU, Suzanne, *O numeramento de 1527-1532. Tratamento cartográfico*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 1986.
- GARCIA, José Manuel, “Apresentação”, *Estudos sobre a História do Sal português*, Virgínia Rau, Lisboa, Editorial Presença, 1984.
- GUIMARÃES, Ana Paula, BARBOSA, João e FONSECA, Luís Cancela da (org. de.), *Falas da Terra. Natureza e ambiente na tradição popular portuguesa*, Lisboa, Edições Colibri, 2004.
- LANCIANI, Giulia, *Os relatos de naufrágios na literatura portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Amadora, Instituto de Cultura Portuguesa, 1979.
- JUSTINO, David, *A formação do espaço económico nacional. Portugal 1810-1913*, Lisboa, Vega, 1988.
- LOBO, Margarida Sousa, *Duas décadas de planos de urbanização em Portugal (1934-1956)*, Tese de Doutoramento em Planeamento Urbanístico, FAUL, Lisboa, 1993.
- Id., *Planos de urbanização: a época de Duarte Pacheco*, Porto, FAUP Publicações, 1995.
- LOUREIRO, Nuno Santos, *Degradação de solos, aridez e desertificação no sul de Portugal. Caracterização de alguns factores físicos intervenientes*, Tese de Doutoramento, Univ. Algarve, Faro, 1998.
- MACEDO, Jorge Borges de, *Problemas da História da indústria portuguesa no século XVIII*, Lisboa, Associação Industrial Portuguesa, 1963.
- MADAHIL, António Rocha, *Etnografia e História. Bases para a organização do Museu Municipal de Ílhavo*, Ílhavo, Casa Minerva, 1933.

- MADUREIRA, Carlos e BAPTISTA, Victor, *Hidroelectricidade em Portugal. Memória e desafio*, Lisboa, REN – Rede Eléctrica Nacional S.A., 2002.
- MARTINS, Rui Cunha, “Fronteiras do Espanto”, *Linha de fronteira*, textos de Jorge Gaspar e Rui Cunha Marques, s.l., Comissão de Coordenação da Região Centro, 1997.
- MATOS, Ana Cardoso de, SANTOS, M.^a Luísa dos, “Os guias do turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)”, *Geo Crítica /Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona, 2004, vol. VIII, n.º. 167. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-167.htm>>
- MATTOSO, José, *Identificação de um país. Ensaio sobre as origens de Portugal 1096-1325*, vol. II, *Composição*, Lisboa, Editorial Estampa, 1985.
- MORENO, Humberto Baquero, “Elementos para o estudo dos coutos de homiziados instituídos pela Coroa”, *Portugaliae Historica*, vol. II, 1974.
- PEREIRA, Ana Leonor e PITA, João Rui, "Liturgia higienista nos século XIX. Pistas para um estudo", *Revista de História das Ideias*, Coimbra, vol. 15, 1993.
- PEREIRA, Manuel das Neves, “Domínio Público (Natural Litoral) paralogismo ou apropriabilidade?”, *Aspectos de dinamismo regional do Algarve*, dir. de João Matos da Silva e M.^a Teresa Noronha, vol. II, Faro, CIDER - Centro de Investigação do Desenvolvimento e Economia Regional, 2000.
- Id., “Revogação de títulos de utilização privativa de recursos dominiais litorais”, *Revista de Gestão Costeira Integrada*, 7 (1), 2007.
- PERES, Damião (dir. de), *Viagens e naufrágios célebres dos séculos XVI, XVII e XVIII*, 4 vols., Porto, s.n., 1937-38.
- PINA, Paulo, *Portugal. O turismo no século XX*, Lisboa, CTT, TLP e Lucidus – Publicações, 1988.
- RADICH, Maria Carlos e ALVES, A. Monteiro, *Dois séculos da floresta em Portugal*, Lisboa, CELPA - Associação da Indústria Papeleira, 2000.
- RIBEIRO, Elói, “A Gazeta dos Caminhos-de-ferro e a promoção do turismo em Portugal (1888-1940)”, *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales*, Barcelona, vol. XIV, n.º 837, 2009.
- RODRIGUES, Rosalinda Gouveia, *O turismo na Madeira entre as duas Grandes Guerras (principais transformações económicas, sociais e culturais)*,

Tese de Mestrado em História Económica e Social Contemporânea, Coimbra, FLUC, 1998.

- ROLLO, Fernanda, “Hulha branca: uma história de triunfos, impasses e de renovados desafios”, Revista *Ingenium*, II série, n.º 88, Jul./Ago. 2005.
- ROQUE, Dora Luz, *Cobertura aérea nacional RAF47 – recuperação radiométrica e triangulação*, Tese de Mestrado em Engenharia Geográfica, Lisboa, FCUL, 2009.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo, “Uma estimativa da população portuguesa em 1640”, Separata de *Memórias da Academia das Ciências*, vol. XVI, Lisboa, 1975.
- SERRÃO, José, “Demografia portuguesa na época dos Descobrimentos”, *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, (dir. de) Luís de Albuquerque, vol. I, Lisboa, Círculo de Leitores/Caminho, 1994.
- SILVA, Ana Cristina Nogueira da, *O modelo espacial do Estado Moderno. Reorganização territorial em Portugal nos finais do Antigo Regime*, Lisboa, Editorial Estampa, 1998.
- SOUSA, Francisco Luís Pereira de, *O terramoto de 1 de Novembro de 1755 em Portugal e um estudo demográfico*, vol. I, Distritos de Faro, Beja e Évora, Lisboa, Tipografia do Comércio, 1919.
- VEIGA, Teresa Rodrigues, *A população portuguesa no século XIX*, Porto, CEPES e Edições Afrontamento, 2004.
- VIEIRA, Alberto, “A história do turismo na Madeira. Alguns dados para uma breve reflexão”, *Turismo*. Revista de la Escuela Universitaria de Turismo Iriarte, n.º 0, Set. 2008.

2.7. Vária

- ALVAREZ, José R. Diaz, *Geografía del turismo*, Madrid, Editorial Síntesis, 1988.
- AMARAL, Diogo Freitas do, e FERNANDES, José Pedro, *Comentário à Lei dos terrenos do Domínio Hídrico*, DL 468 de 5 de Novembro de 1971, Coimbra, Coimbra Editora, 1978.

- CAETANO, Marcelo, *Manual de Direito Administrativo*, tomo II, 10.^a edição, 4.º reimpressão, revista e actualizada por Diogo Freitas do Amaral, Coimbra, Livraria Almedina, 1991.
- CASAFONT, Luis Berga, “Presas e embalses en la España del siglo XX”, *Revista de Obras Públicas*. Asociación Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, n.º 3438, Nov. 2003.
- DELUMEAU, Jean, *La peur en Occident (XIV-XVIII siècles)*. *Une cité assiégée*, Paris, Fayard, 1978.
- GAIO, Carlos Morais, *Fábrica de Conservas “Brandão, Gomes”*. *Fragmentos da memória de Espinho*, s.l., Nascente - Coop. Acção Cultural, 1984.
- GRIMAL, Pierre, *La civilisation romaine*, Paris, Arthaud, 1968.
- MARTINEZ, Carmelo Pellejero, "La política turística en la España del siglo XX: una visión general", *Historia Contemporánea*. Revista del Departamento de Historia Contemporánea, Universidad del País Vasco, 25, 2002.

A elaboração desta dissertação de Doutoramento contou com o apoio de uma Bolsa (Ref.^a SFRH/BD/23444/2005) da Fundação para a Ciência e Tecnologia, no âmbito do Programa Operacional Ciência e Inovação 2010 (POCI 2010) e do Programa Operacional Sociedade do Conhecimento (POS_C) do III Quadro Comunitário de Apoio (2000-2006) e por verbas do Orçamento de Estado do Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior.

FCT Fundação para a Ciência e a Tecnologia
MINISTÉRIO DA CIÊNCIA, TECNOLOGIA E ENSINO SUPERIOR